Cámara de Representantes

Comisión Investigadora sobre todo el proceso que condujo a la construcción de la planta regasificadora en Puntas de Sayago

---

XLVIIIa. Legislatura
Tercer período

COMISIÓN INVESTIGADORA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 1º de junio de 2017
(Sin corregir)

ACTA 14

COMISIÓN INVESTIGADORA CON FINES DE INVESTIGACIÓN SOBRE TODO EL PROCESO QUE CONDUJO A LA CONSTRUCCIÓN DE LA PLANTA REGASIFICADORA EN PUNTAS DE SAYAGO

(Sesión del día 1° de junio de 2017)

SEÑOR PRESIDENTE (Roberto Chiazzaro).- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 12 y 12)

—Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee:)

"Nota del doctor José Garchitorena en relación a un artículo de prensa y observación sobre versión taquigráfica del día 25 de mayo".

—Ustedes tienen la nota en su poder. El doctor Garchitorena no hizo mención en ningún momento a Edgardo Ortuño. Después de que hablamos, se aclaró que, en realidad, su intención era decir "Edgardo Ortuño" y como venía hablando de Ramón Méndez repitió el nombre Ramón Méndez. Lo que nosotros queremos hacer es corregir la versión taquigráfica, porque corresponde, y nos gustaría contar con el apoyo de ustedes.

(Apoyados)

—Entonces, se va a proceder a corregir la versión taquigráfica y le vamos a pasar nota a él, a efectos de que tome conocimiento.

(Ingresan a Sala el señor Andrea Corbino, de la empresa Costa Fortuna S.A., y el doctor Carlos Mosqueira, asesor)

——Damos la bienvenida al señor Andrea Corbino, de Costa Fortuna S.A., y al doctor Carlos Mosqueira, asesor. Han sido invitados a los efectos de brindarnos información sobre la operativa que se llevó a cabo en la construcción de la regasificadora. El lapso que investiga esta Comisión va desde inicio hasta la interrupción de las obras como consecuencia del retiro de la empresa OAS. Demás está decirles que si se les formula alguna pregunta que excede ese período de tiempo, están en libertad de contestarla o no.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Me sumo a la bienvenida de quienes nos visitan hoy, representantes de la empresa Costa Fortuna. Se trata de una empresa que conocemos y tenemos noticia de su vinculación con este asunto que investiga la Comisión porque Costa Fortuna fue una de las empresas subcontratistas en todo ese proceso. Esta empresa quedó con créditos impagos por tareas realizadas. Sufrió lo que nosotros catalogamos -y creo que objetivamente se debe catalogar- como el prejuicio de una circunstancia no prevista, que fue el detenimiento del proyecto, a lo que probablemente se pueda agregar -lo dirán quienes nos visitan hoy- el incumplimiento o aun la mala fe de parte del proveedor o concesionario de la obra, en función de lo cual tengo entendido -por lo menos, tomó estado público- que Costa Fortuna ha hecho reclamos de distinta naturaleza e, inclusive, ha llevado el tema a la propia justicia de crimen organizado.

En principio, no quiero hacer preguntas demasiado precisas. Preferiría que la visita pudiera manejarse con amplitud y comodidad. El señor presidente

definió el marco de referencia. Nos interesaría saber cuál fue la experiencia de Costa Fortuna en todo esto. ¿Qué es lo que pueden aportarnos en cuanto al comportamiento o a la conducta empresarial tanto de GNLS como de la empresa OAS -concesionaria y constructora de la obra respectivamente- con las cuales actuaron en la condición de subcontratistas? Costa Fortuna ya había comparecido con las otras empresas damnificadas a la Comisión de Industria, Energía y Minería de la Cámara de Representantes cuando las obras estaban detenidas, allá por el mes de mayo de 2015. Nos trasmitieron la preocupación, que en ese momento era muy severa, pero todavía estaba la expectativa o la esperanza de que las obras pudieran llegar a retomarse, cosa que como todos sabemos no aconteció. Tengo entendido también -lo dijeron en esa oportunidad y la versión taquigráfica de esa comparecencia está entre la documentación que maneja la Comisión- que, en su momento, se firmaron una serie de aditivos contractuales o de adendas -no sé cómo llamarlos-, una suerte de ampliación de la obra original, y sé que Costa Fortuna advirtió la circunstancia de que las dificultades entre el concesionario y la empresa constructora OAS se arrastraban desde muchos meses antes y, sin embargo, a ellos se les indicó, se les conminó -por decirlo de alguna manera- que siguieran adelante a pesar de que la obra ya estaba en vías de detenerse. Allí se generaron algunos créditos con relación a determinados tramos de la obra que se cumplieron y, sin embargo, no se pagaron.

Sabemos que hay un concurso muy complicado de la empresa OAS. Recibimos hace muy pocos días a las demás empresas subcontratistas, sin muchas perspectivas, por ahora, de una salida satisfactoria para las empresas nacionales que apostaron a este proyecto. Sobre todo eso, después, podríamos interrumpirlos o repreguntarles en cuanto a aspectos específicos, pero entiendo que la inquietud de los legisladores y de los miembros de la Comisión transcurre por esos caminos o en algún sentido está vinculada a esos parámetros que yo mencionaba.

Recalco -me parece muy interesante- el tema de la denuncia judicial. Quisiera saber si fue efectivamente presentada, si está en trámite, en qué situación se encuentra, naturalmente, dentro de las condiciones de la reserva del presumario, si es que estamos todavía en esa condición. Tenemos entendido que, en el marco de esa denuncia o raíz de la misma -eso también tomó estado público-, se inició una investigación por lavado de activos, que dispuso la jueza actuante, en su momento. No sé si tienen información con respecto al grado de avance que eso pueda haber tenido.

Esos son los aspectos que queríamos consultar a quienes hoy nos visitan, agradeciéndoles mucho la buena voluntad de colaborar con el trabajo de la Comisión.

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Ante todo, agradecemos la invitación y, con gusto, trataremos de satisfacer todas sus inquietudes.

Comienzo diciendo, como marco general, que no soy abogado de Costa Fortuna para esta instancia, sino que lo he sido desde que inició sus actividades en Uruguay. Creo que es un elemento importante, porque conozco y valoro la trayectoria de la empresa. Es una empresa de primer nivel en lo que hace a obras de pilotaje en Uruguay.

Aclaro, inicialmente, que Costa Fortuna fue contratada para este emprendimiento -ya está en conocimiento de todos los legisladores, pero lo quiero precisar- por OAS, no por GNLS. Fue subcontratada directamente por OAS y toda esa gran expectativa inicial que tuvo la empresa de afrontar el desafío de participar en una megaobra de estas características terminó, francamente, muy mal.

Quiero empezar el resumen de esta manera, para tratar de englobar sintéticamente el marco de referencia que nos dio el diputado Abdala.

Vamos a hacer una breve síntesis sobre el tema de la denuncia. GNLS, con o sin la participación de OAS -esto último a la empresa no le consta-, mediante el entramado de contrataciones que puso en práctica y valiéndose de diversas sociedades y personas de su organización, implementó de modo ficticio el escenario idóneo para que Costa Fortuna, en determinado momento, continuara prestando sus servicios de pilotaje en aguas del Río de la Plata a favor de la obra de GNLS y que los prestara hasta que eso fuera funcional a los propósitos ilícitos de las personas y sociedades de esa organización. El propósito ilícito se tradujo en ese momento en procurar obtener un millonario provecho indebido, cosa concretada finalmente por GNLS y que, a su vez, redundó en daño directo y millonario a la empresa Costa Fortuna S.A. Esa es la esencia de la denuncia.

Ahora, Costa Fortuna no pone… Y esto Costa Fortuna lo denuncia ante la justicia del crimen organizado. O sea, ante la justicia del crimen organizado Costa Fortuna no está diciendo "nos deben" o "OAS nos deben tanto dinero"; ese es un reclamo civil. Lo que Costa Fortuna está denunciando es la figura delictiva de la estafa. Y decimos, como recalcaba al principio, que esta la concretó GNLS, con o sin la participación de OAS; no sabemos y esperamos porque la mayoría de toda esta información ha sido reservada o confidencial para los afectados, no tenemos acceso a ella. Y por más que nosotros tenemos subjetivamente la convicción de que ha sido con la participación de OAS, todavía no tenemos las pruebas suficientes.

Sí la tenemos, a nuestro juicio, de ese engaño, de esa estafa perpetrada por GNLS.

¿En qué consistió el engaño, el elemento típico de la estafa? GNLS tenía en sus manos los dos poderes fundamentales para esto. Por un lado, implementó el artificio, el engaño. ¿Cuál fue ese engaño? Por medios sofisticados, técnicos, crearle la sensación y trasmitirle expresamente a Costa Fortuna la idea de que la obra iba a continuar; con o sin OAS la obra iba a continuar y que ella respaldaba técnicamente y económicamente…, técnicamente, la obra.

Y no solo de palabra, porque la palabra, es decir, la simple mentira no es estafa; son actos concretos, hechos, cadenas de hechos concretos, irrefutables y propios de GNLS que hacen a todo ese montaje de ficción.

Y GNLS induce o fabrica ese engaño, hace ese engaño, pero a su vez desde el momento que lo hace, ya sabe que eso no va a ser así, ya sabe que la obra va a parar, que va a insolventar al contratante, al que fue contratante directo de Costa Fortuna, va a insolventar a OAS y, de esa manera, Costa Fortuna va a seguir haciendo la obra, no va a cobrar, no va a cobrar su obra, se

va a insolventar por parte de GNLS a OAS. Y en ese ínterin, cuando GNLS decida que es el momento propicio, cobra la garantía de 126 millones, se queda con el último certificado de obra, que no paga, que son 15 millones, o sea, embolsa para sí 140 millones, le rescinde el contrato a OAS, eso fuerza -por eso digo que insolventa a OAS-, eso obliga, a OAS a concursarse.

GNLS, al haber cobrado esa garantía, a su vez, saca del patrimonio de la constructora OAS US$ 126.000.000, más US$ 15.000.000 que no paga.

Entonces, lo que nosotros decimos es que -dejó, el engaño- Costa Fortuna, no era cualquier proveedor porque de todas las fotos que aparecen de la obra regasificadora, la única foto de algo material son los pilares que hizo Costa Fortuna; todo lo que se ve en todas las fotos de diarios. Eso era lo único visible de obra.

Llegado un momento ellos dicen -GNLS hace esta ecuación-: yo sé que contra el Estado, en el peor de los casos, que me vaya, tengo que pagar al Estado US$ 100.000.000; eso es mi responsabilidad tope hacia el Estado uruguayo. Yo de esta manera consigo US$ 140.000.000, hago todo esto, en el peor de los casos todavía me quedo con un cambio de US$ 40.000.000 y ahí, con eso, me siento a negociar con el Estado uruguayo. Si puedo sacar algo más, ¡perfecto!, y si no, pago los US$ 100 y me voy con 40 millones para casa.

Nosotros no decimos que GNLS inició la obra con este propósito. ¡No! No puedo decir eso porque no me consta y además no creo que sea así.

Creo que en determinado momento se dieron cuenta de que esta obra era deficitaria, por la razón que fuera, o porque no les convenía. Entonces, a partir de ese momento buscaron la excusa para irse del país y generar, a su vez, cobrar las garantías e irse del país. Ahora, yo digo también, nosotros decimos, con o sin intervención de OAS. A cualquier ciudadano, a uno por lo menos se le despiertan sospechas enormes, de entrada, porque, ¿qué es lo que pasa? No es sensato suponer que alguien se deja cobrar en forma meteórica US$ 126.000.000 sin hacer una sola oposición, sin oponerse. Hasta cualquier estudiante de segundo de Derecho sabe que… bueno, por lo menos lo intenta. Por lo menos, me presento y trato, si ya tengo una relación conflictiva, es decir, con la otra parte y hay una danza de una garantía de 140 millones, de US$ 120.000.000, yo hago algo para impedirlo.

No ha hecho nada.

Entonces, no hizo nada para impedir el cobro de esos US$ 120.000.000 cuando podría haberlo hecho.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Discúlpeme. Un detalle numérico; parece un exceso de preciosismo, pero yo tenía la cifra de 126 millones.

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Sí, es 126 la garantía. Cuando hablo de que se embolsa 147, hago 126 más 15 del último certificado. Pero la garantía son 126. Entonces, en forma meteórica, unos días antes se le dice a la empresa, y se sigue con ese engaño, que se va a seguir la obra, y en un momento, aparece rescindiendo GNLS el contrato a OAS, y cobrando en tres o cuatro días la garantía de 126 millones sin oposición.

Ahí, después que a uno le cae arriba todo este balde, más que de agua fría de cemento, ya tiene legítimo derecho a tener sospechas, porque uno entra

a indagar posteriormente. ¡Y bueno! ¿Qué tenemos? Tenemos que los grupos societarios involucrados son -y asumo literalmente el sentido de la palabra- un grupo profesional especializado en la corrupción. Y voy por partes.

Marubeni, la Corporación Marubeni, son profesionales en la corrupción. Nosotros después adjuntamos dos resoluciones del Departamento de Justicia de Estados Unidos donde, no en una época remota porque esta empresa entra en una historia de corrupción muy larga, pero si vamos a los últimos antecedentes del 2012, 2014, más o menos, concomitante con todo esto… El FBI y el Departamento de Justicia de Estados Unidos, en dos expedientes totalmente separados, uno en el 2012 por diversos cargos criminales en proyectos energéticos en el exterior, le impone una multa de US$ 56.000.000. Y en el 2014, por otro proyecto energético de gran envergadura, le pone una multa de US$ 86.000.000.

Pero lo curioso del caso es que una de esas -fíjense en esto- no fue porque Marubeni haya participado en la obra. ¡No! Marubeni, aceptado en los documentos oficiales del Departamento de Justicia de Estados Unidos, fue contratada por los participantes de esa obra por su experiencia, por su experticia, en chantajear funcionarios públicos. O sea, fue para eso. Y, finalmente, llegó a admitir esa situación, y pagó esos US$ 86.000.000.

Después tenemos a OAS, que está en las entrañas mismas de este fenómeno de corrupción instalada en Brasil. Y decimos Gas de France, que también es un grupo que está acostumbrado a manejarse en niveles no tan visibles como los demás, pero también a niveles conocidos. Fíjense que el Tribunal de la Unión Europea, en el 2012, por haber intervenido en un proyecto energético de gran envergadura en Francia y en Alemania, asociada con una empresa alemana, el Tribunal Europeo la sanciona con € 320.000.000. Había sido en primera instancia condenada a 620, a 600, pero después terminó a 320.

¿Por qué? No por incumplimientos contractuales; no, eso no, por hechos colusivos.

Yo digo con o sin participación de OAS, no sé, pero me es difícil pensar que OAS se haya dejado cobrar semejante garantía por olvido, que no se haya opuesto por olvido…

SEÑOR ABDALA (Pablo).- ¡Y en estado de quiebra!

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Y en estado de quiebra.

Ahí radica la esencia de la denuncia. Es decir, cómo es que este grupo empresarial nos indujo hasta que dijo: "Bueno, hasta acá llego porque acá me sirvió el engaño, me sirvió que Costa Fortuna siguiera en la obra; ahora yo rescindo a OAS, cobro y me voy".

¿Cómo está el estado de la denuncia? Está en trámite. Nosotros la presentamos en agosto de 2015 a la denuncia ante el crimen organizado. En ese ínterin han pasado sucesivos cambios; hemos tenido tres fiscales y dos jueces Eso explica un poco que se haya retrasado -en forma accidental, por cuestiones internas del Poder Judicial y de la Fiscalía, y debido a cambios obviamente no queridos- esta denuncia; lo entendemos y estamos esperando pacientemente a que esto siga. Los dos jueces y los tres fiscales que ya han

intervenido han encontrado mérito para hacer la indagatoria y seguirla. De hecho, la indagatoria está en pleno curso, con pedidos de la Fiscalía, de muchos de los cuales incluso tampoco nosotros tenemos conocimiento. Pero en esa denuncia ya tienen calidad de indagados los principales operadores de GNLS, que en su mayoría eran directores y gerentes japoneses, franceses y belgas, y también algunos directivos de OAS. Sabemos que se está tratando de investigar, en el marco de la denuncia, la ruta del dinero, y que se ha pedido un informe al Banco Central, así como que también la jueza en su momento dispuso la formación de alguna junta especializada en la materia y que ahora, con el nuevo fiscal, se han pedido otras medidas que no sabemos cuáles son y que están en trámite.

Ese es, básicamente, el marco de la denuncia.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El señor Corbino querría agregar algo más que considere pertinente?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- No; básicamente el doctor Mosqueira respondió las preguntas del diputado Abdala.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Creo que ha sido muy clara la información que hemos recibido del doctor Mosqueira fundamentalmente con relación a los hechos que investiga la justicia. Creo que ello arroja luz sobre este aspecto de manera relevante.

Voy a formular algunas consultas específicas con relación a otros aspectos que tienen que ver con el daño que esto le ha provocado a la empresa, que nos consta era uno de los subcontratistas más relevantes o de mayor importancia; efectivamente, esta fue la empresa que estuvo a cargo de la colocación de los pilotes que se suponía iban a sustentar la construcción de toda esa infraestructura. Cuando compareció el señor Corbino a la Comisión de Industria, Energía y Minería, nos relató que en aquel momento fue necesario despedir a parte del personal o, por lo menos, mandar al seguro de paro -como se dice comúnmente- a un número muy significativo, lo que pediría que se ratificara o que nos informara sobre eso. En aquel momento se habló de setenta personas que sufrieron esta situación. Yo no sé hasta dónde estarán dispuestos a compartir la información; puede haber información que sea reservada de la empresa y no queremos generarles un compromiso en ese sentido, pero ¿qué perspectivas tiene la empresa? ¿Ha tenido posibilidades de obtener el pago debido con relación a ese proceso concursal que está en marcha y es tan complejo?

En aquella oportunidad, el señor Corbino hizo referencia -yo lo mencioné en mi intervención anterior-, como parte de esto que ellos califican como engaño -así lo han calificado y creo que ha sido debidamente explicado por qué-, a que se realizaron lo que él denominó aditivos o ampliaciones al contrato de último momento. Quisiera que nos relatara un poquito cómo fueron esos hechos, porque eso abona lo que decía el doctor Mosqueira en cuanto a que el contratista habría urdido una estratagema en el sentido de que la obra seguía y, por lo tanto, los subcontratistas fueron inducidos a avanzar y a realizar tareas que -según entendí- incluso no habrían estado previstas en el contrato original. Pregunto si es así y si nos podría dar algún detalle al respecto.

Hay otra información que me parece importante porque un aspecto que estamos indagando aquí es si efectivamente hubo un proyecto ejecutivo de esta obra en algún momento, respecto a lo cual, según mi visión, hemos recibido testimonios bastante contradictorios de distintos actores en lo que transcurre de la investigación. El señor Corbino en aquel momento habló -perdóneme que lo mencione pero figura en las versiones taquigráficas, y por algo lo dijo en aquella oportunidad- de que hubo una suerte de diferencia aparente entre OAS y GNLS en cuanto a que OAS le habría presentado un proyecto a GNLS que esta habría rechazado y que, por lo tanto, las empresas subcontratistas en ningún momento tuvieron clara una definición en cuanto a la existencia de un proyecto ejecutivo, o nunca lo vieron o no existió; no quiero inferir ni interpretar. Sobre esos aspectos creo que sería interesante que nos pudieran hacer alguna devolución o dar alguna información.

SEÑOR NIFFOURI (Amin).- Brevemente, quisiera hacer una pregunta sobre lo que plantea el diputado Abdala que creo que es pertinente, ya que se refirió al tema del proyecto ejecutivo.

Creo que para conocer la seriedad del proyecto que se estaba llevando adelante es fundamental saber si existía un proyecto ejecutivo. Y la pregunta que quería anexar es si en su momento no hubo un cambio de ese proyecto ejecutivo. Es decir: en un momento había un proyecto que aparentemente era el que se iba a llevar adelante y en otro momento ese cambió de una manera bastante importante. Quisiera saber si fue así como sucedió.

También nos gustaría saber, a partir de todos esos hechos que se fueron suscitando, qué respuesta o qué diálogo tenían en ese momento con la empresa Gas Sayago, que un poco era la responsable primaria de todo esto, así como también con las autoridades del Ministerio. Nos gustaría saber si tuvieron algún tipo de ida y vuelta sobre este tema en particular o, simplemente, no tuvieron ningún tipo de diálogo o respuesta.

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Antes de dar la palabra al señor Corbino, empiezo por esta última parte relativa al proyecto ejecutivo sí o no.

Primero una respuesta concreta: esta obra nunca tuvo proyecto ejecutivo; nunca lo tuvo.

La primera reflexión…

SEÑOR PRESIDENTE.- Puedo hacer una pregunta concreta, porque no entiendo. Usted dice que no hubo proyecto ejecutivo, pero ¿sobre qué bases construían?

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Sobre un proyecto borrador.

Es impensable que una obra de estas características, que iba a ser la mayor obra nacional de toda la historia del país, haya empezado sin tener un proyecto ejecutivo.

Veamos todo este tema desde un principio. Cuando se presenta esta licitación cerrada entre determinadas empresas, finalmente, como todos sabemos, la adjudicataria o ganadora, es Gaz de France, donde presenta -lo que está bien- un anteproyecto, como en toda licitación. Esta empresa, cuando se presenta a esta licitación de estas características -que si uno va a la página web resulta impresionante- es una de las empresas líderes del mundo. Fíjense

que en el sitio web a Gaz de France se la promociona como que tiene la friolera de 138.000 empleados en todo el mundo, y que en año 2012 registró un monto de negocios de € 82.000.000.000, aparte de ser absolutamente especializada en el ramo. Entonces, esta empresa se presenta y gana la licitación en base a un anteproyecto ejecutivo hecho por tres empresas proyectistas entre las cuales está una filial brasilera y también una empresa proyectista que es filial de Gaz de France. Después empieza la obra, se suscribe el contrato entre Gaz de France y OAS -el que nosotros no conocemos-, y OAS nos contrata a nosotros. Nosotros tenemos que saber el tema de este proyecto ejecutivo porque somos el contratista fundamental; no somos un proveedor de los materiales. Esta era la esencia de la obra y por eso acá viene el engaño; por eso era fundamental engañar a Costa Fortuna.

Sigo con el proyecto ejecutivo. De acuerdo al contrato nuestro, es decir de Costa Fortuna con OAS, esta tendría que darnos el proyecto ejecutivo para construir sobre él, elaborado por OAS y previamente aprobado por GNLS. Entonces, comienza esta obra de esta envergadura, que tuvo ciertas dilaciones porque el proyecto no venía, y se nos indica o se nos ordena que hay que entrar a construir sobre un no proyecto ejecutivo; sobre un proyecto que es un borrador. Costa Fortuna ante eso pide reuniones tripartitas porque se pregunta: "¿Yo me meto en esto? ¿Hago sobre un proyecto que no es un proyecto ejecutivo una obra de esta categoría?", y efectivamente se le dice que empiece. Además, Costa Fortuna tenía la tranquilidad de lo que tenía en el mar, porque muchas veces se le exigió realizar turnos de veinticuatro horas diarias y las veinticuatro horas tenía personal de GNLS y de OAS también supervisando sus tareas en base a ese proyecto no ejecutivo sino borrador. En determinado momento, luego de unos meses, ante el reclamo del proyecto ejecutivo por parte de Costa Fortuna, que nunca se termina de aprobar, se le dice que hay divergencias técnicas para la aprobación de ese proyecto ejecutivo entre OAS y GNLS, pero se le expresa que siga adelante. Y llega un momento -y otra vez acá se introduce el engaño-, con injerencia directa de GNLS en todo este proceso de construcción, en el que se dice: "Perfecto; yo en su momento contractualmente le encargué a OAS el proyecto ejecutivo. Estoy teniendo dificultades, etcétera. Entonces, ahora ese anteproyecto que les dí, no: trabajen sobre este otro anteproyecto" -no proyecto- "que este lo hizo mi filial, Tractebel", es decir la filial proyectista francesa; esta es una filial de Gaz de France. Tractebel es una filial de Gaz de France. Entonces, cuando surge toda esta diferencia dicen: "No; sigan con este anteproyecto pero ahora elaborado por nosotros, por Gaz de France, a través de nuestra filial". Eso también lo avala OAS y entonces seguimos con ese proyecto. Ese cambio de anteproyecto fue sustancial porque implicaba la ejecución de un 75% más de pilotes.

SEÑOR CORBINO (Andrea).- No recuerdo el porcentaje de pilotes.

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Este nuevo proyecto borrador fue elaborado por la empresa Tractebel, que es prima hermana de GNLS, porque es filial de Gas de France. ¿Cuál fue el cambio? Adiciona 75% más de pilotes para la plataforma principal. Se agregan a la plataforma principal de ese sector 45 pilotes inclinados y 4 pilotes verticales, lo que equivale a un 75% más de pilotes, y además, la mayoría de ellos con otra estructura técnica.

Cuando empezó a haber versiones extraoficiales o de prensa en cuanto a que la obra se iba a hacer o no y que había supuestas divergencias en el proyecto ejecutivo, recibimos de la proyectista de Gaz de France, autorizándonos OAS a seguir con ese anteproyecto -se decía que se iba a seguir puliendo-; Gaz de France le paga en esa época directamente a Costa Fortuna dos certificados de obra de US$ 2.000.000 -no es cualquier dinero-, pero no lo hace por cuenta y orden de OAS, sino directamente en cumplimiento de lo que se había dicho en cuanto a que el proyecto seguía con o sin OAS. Costa Fortuna tiene todos esos elementos y sigue para adelante, y se le dice que después va a venir el proyecto definitivo, cosa que nunca ocurrió porque terminó en el desenlace que todos conocemos.

SEÑOR GARCÍA (Mario).- Quisiera saber si se puede precisar el momento en el que se produjo esa variación y si se justificó. Pido disculpas porque nosotros no tenemos conocimientos técnicos específicos en la materia, pero hay una variación importante en cuanto al anteproyecto original. Por lo tanto, me gustaría saber si hubo algún motivo que haya ocasionado ese cambio de planes por el cual se ordenó la construcción de 45 pilotes de unas características y 4 de otras.

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Primero voy a precisar el tiempo de este cambio, para lo cual voy a mirar la denuncia.

De fines de octubre de 2014 al 17 de noviembre de 2014, OAS y GNLS, en reuniones tripartitas, le manifiestan a Costa Fortuna que las dos primeras están manteniendo reuniones técnicas para avanzar en la definición del proyecto ejecutivo. Eso, desde fines de octubre de 2014 al 17 de noviembre de 2014. El 18 de noviembre de 2014, como prueba fehaciente de lo anterior, se le entrega a Costa Fortuna ese nuevo anteproyecto, el nuevo proyecto ejecutivo borrador elaborado directamente por la firma Tractebel, que es la filial de Gaz de France, con la variación que mencioné. La empresa Costa Fortuna nunca obtuvo de parte de las otras dos las explicaciones técnicas; se le decía que eso era producto de las discusiones técnicas que habían tenido entre ellos y como todavía no estaba el proyecto ejecutivo, por más que a Costa Fortuna le haya parecido técnicamente muy desprolijo, fue algo que se le dio consensuado por las dos partes.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Está claro que fue un borrador que sustituyó otro borrador y no se le puede llamar a eso proyecto ejecutivo definitivo. Además, estamos hablando de los meses de octubre y noviembre de 2014, y las obras se detuvieron en febrero de 2015, si mal no recuerdo.

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Exacto.

Además, no es que Costa Fortuna de atrevida o inexperta diga que no es el proyecto ejecutivo, sino que viene sellado con el sello grande y visible de *draft*, es decir de preliminar, de borrador. Asimismo, hay cruzamiento de *mails* donde se dice que sin perjuicio de lo cual se sigue avanzando en el estudio del proyecto ejecutivo.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Clarísimo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que sería bueno que se vuelva a preguntar y a contestar para que quede claro. Le solicito al diputado Pablo Abdala que

formule nuevamente la pregunta para que conste en forma clara en la versión taquigráfica.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Simplemente, quería saber si estamos hablando siempre de un borrador que sustituyó a otro y no de un proyecto ejecutivo definitivo. Además, para situar bien los hechos en el tiempo, quisiera saber si este episodio específico aconteció entre octubre y noviembre de 2014, siendo que las obras se detuvieron definitivamente en febrero de 2015.

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Efectivamente, el último episodio que relaté se trató de sustituir un borrador del proyecto por otro borrador del proyecto. A tal punto eso está claro, que esos documentos recibidos como nuevo borrador del proyecto, están sellados expresamente como borrador, como *draft*. A su vez, eso siempre estuvo respaldado por reuniones e intercambio de *mails*, en los que se dice que se está avanzando en la elaboración de un proyecto ejecutivo.

SEÑOR NIFFOURI (Amin).- En todo este proceso ¿qué diálogo tuvieron con Gas Sayago? ¿Veían que Gas Sayago estaba trabajando en el proyecto? Es decir ¿qué actitud tuvo Gas Sayago en todo este proyecto? ¿Estaba controlando el proceso de desarrollo de la obra? ¿Recibieron o vieron algún tipo de inquietud por parte de autoridades del Poder Ejecutivo?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- No tuvimos reuniones técnicas a nivel del proyecto con Gas Sayago para discutir temas sobre el proyecto preliminar o el ejecutivo. Sí, durante la ejecución de la obra, hubo siempre personal de Gas Sayago en los frentes de servicio fiscalizando la ejecución, conforme a los proyectos preliminares que se estaban ejecutando.

SEÑOR GARCÍA (Mario).- Para tener idea del tiempo, quisiera saber cuándo comenzó Costa Fortuna los trabajos -ya sabemos cuándo se alteró el proyecto- y para cuándo estaba prevista su finalización.

SEÑOR CORBINO (Andrea).- Originalmente, por nuestro contrato los servicios tenían que iniciarse el 1º de abril de 2014 y finalizar trece meses después.

SEÑOR PRESIDENTE.- Más o menos el 1º de mayo de 2015.

SEÑOR CORBINO (Andrea).- Creo que el 30 de abril de 2015.

La obra se movilizó en tiempo y forma.

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- Cuando el señor Corbino dice que la obra se movilizó, se refiere a que los equipos de Costa Fortuna -máquinas, embarcaciones, plataformas gigantes sobre la que se apoya el equipo en agua, etcétera- llegó al sitio de la obra en el plazo previsto, que fue marzo.

SEÑOR CORBINO (Andrea).- Fue en marzo de 2014.

En realidad, las obras se iniciaron como ejecución propiamente dicha del pilotaje en agosto de 2014.

SEÑOR GARCÍA (Mario).- ¿A qué se debió la demora entre tener las máquinas en posición para trabajar y el comienzo de la obra?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- La demora fue por varios cuestionamientos hechos por parte de GNLS respecto a cómo se ejecutaban procesos ligados a la seguridad, etcétera, de cómo se iban a ejecutar los trabajos. La forma en que

tenían que ser hechas fuero puestas por escrito. Las demoras se debieron más que nada a revisiones sobre esos procedimientos.

SEÑOR RADÍO (Daniel).- Justamente, iba a preguntar lo mismo que el diputado Niffouri.

De todos modos, quisiera saber si saqué la conclusión adecuada. ¿Gas Sayago estaba en conocimiento de que no había proyecto y se controlaba en función de un borrador?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- Correcto.

SEÑOR MOSQUEIRA (Carlos).- El 1º de agosto de 2014 se autoriza a Costa Fortuna por parte de GNLS y OAS, a iniciar su obra de encaje de pilotes. **SEÑOR PRESIDENTE.-** Las máquinas llegaron a fines de marzo, principios de abril, y las obras se inician el 1º de agosto. Teóricamente, había que terminar el 1º de mayo de 2015. ¿Cuándo se operó el cambio del proyecto?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- A fines de noviembre de 2014.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En qué fecha cesa la instalación de los pilotes?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- La instalación de los pilotes finalizó entre octubre y noviembre de 2014 -no recuerdo bien la fecha-, finalizando casi la totalidad de la colocación de los pilotes de la plataforma principal. Después nos contrataron para una serie de pruebas de cargas sobre esos mismos pilotes que se llevaron a cabo entre diciembre de 2014 y enero de 2015. Posteriormente, la obra se paralizó primero por temas sindicales y después por lo que sabemos.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿El pilotaje está concluido según el proyecto?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- No está concluido. Los pilotes solamente están hincados; faltaría una parte en hormigón armado, una parte superior, para dar por concluido el pilotaje y para recibir las cargas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Técnicamente, de acuerdo a su leal saber y entender, porque es un experto en estos temas ¿cuál es el estado de los pilotes? ¿En qué estado los dejaron ustedes? ¿Esos pilotes pueden ser reutilizados?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- En este momento no conozco el estado actual de los pilotes.

Hay que entender que una cosa es el pilote como trabaja y el pilote propiamente dicho y otra cosa el proyecto cuando trabaja todo el puerto. Son dos cosas distintas. Cuando nos mandaron ensayar los pilotes era exclusivamente para hacer un ensayo de carga vertical. Los pilotes ensayados desde el punto de vista de carga vertical responden perfectamente a su carga vertical. Cómo se comportan luego según el proyecto, no lo sé.

SEÑOR PRESIDENTE.- Su objetivo es que los pilotes respondan a la carga vertical.

SEÑOR CORBINO (Andrea).- Sí. Técnicamente, según las pruebas de carga que se hicieron, están correctos. .

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Gracias por la información. Costa Fortuna es una empresa de nivel internacional y de ingeniería en este tipo de pilotaje de muy alto nivel.

Aquí hemos hablado e insistido sobre un proyecto borrador y yo creo que el proyecto ejecutivo describe con tal nivel de detalle que permite trabajar. Hay proyectos borradores de mayor nivel de profundización de los detalles; no hay un único proyecto borrador. Desde que se comienza un proyecto hasta que se termina y pasa a ser el definitivo o el ejecutivo, hay una serie de proyectos borradores iniciales o anteriores al proyecto ejecutivo. Eso sucede con cualquier proyecto de ingeniería. Pero me cuesta un poco asimilar que algo que se le diga que se tiene que hacer no esté lo suficientemente detallado aunque el resto del proyecto esté claramente como borrador.

Lo que quería preguntarle era si habrán mencionado que algunos de los pilotes se construyeron, creo que con excelente criterio o juicio, para hacer pruebas de carga vertical. Sería interesante saber si estuvieron los funcionarios de Gas Sayago y si se limitaban a controlar si era concretamente eso, si ustedes tenían suficientes elementos técnicos para hacerlo o debieron improvisar sobre la marcha. También es cierto que una empresa como Costa Fortuna, con tal bagaje de conocimiento en ingeniería en pilotaje muy bien puede tener un cierto diálogo técnico con la ingeniería del proyecto.

SEÑOR CORBINO (Andrea).- Los proyectos con los que trabajamos en obra fueron todos preliminares. El proyecto preliminar tiene sus detalles; son detalles figurativos que permiten realizar lo que está escrito en ese proyecto, pero no deja de ser un proyecto preliminar, lo que significa que no está aprobado, que no está apto para la construcción. Todos los proyectos ejecutivos finales vienen con un sello "Apto para la construcción".

En ese caso, no. Desde el punto de vista ejecutivo, de ejecutar la obra, los proyectos tenían su detalle que permitían la construcción de la obra, la ejecución de ese proyecto, pero no dejaba de ser un proyecto preliminar. Como el comitente nos dijo que ejecutáramos eso, como somos contratados para ejecutar, nos limitamos a ejecutar ese tipo de proyecto.

Gas Sayago, con su fiscalización, estaba presente las veinticuatro horas cuando trabajábamos veinticuatro horas y verificaba que ejecutáramos los servicios tal cual estaba escrito en el proyecto que nos dieron.

SEÑOR GARCÍA (Mario).- ¿Los pilotes pueden permanecer *in aeternum* en la situación que están sin que se vea afectado el trabajo? Una vez que se retome el proyecto -aparentemente hay intenciones de retomarlo-, ¿se puede seguir trabajando con estos pilotes sin tener que reinvertir? En el estado actual ¿se puede seguir trabajando o hay que hacer una inversión especial porque la obra fue abandonada?

Se ha insistido mucho en que los pilotes representan un gran valor, un activo que tiene Gas Sayago. Ese activo ¿se puede cuantificar?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- No soy calculista para decir exactamente el estado de los pilotes. No conozco el estado actual de los pilotes, de las camisas metálicas puestas en el Río de la Plata.

No puedo decir si los pilotes se pueden o no reutilizar. No estoy en condiciones ni tampoco tengo los elementos como para contestar la pregunta. Además, es relativo al proyecto que tiene que ejecutarse; es muy vinculante, muy abierto. No se puede decir ni que sí ni que no.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Agradezco la información brindada por la delegación.

Según entendí, en el mar están instaladas camisas metálicas, la base de los pilotes, descubiertas. De acuerdo a la experiencia del señor Corbino, en ese estado de avance de la obra ¿es común que sufran algún tipo de deterioro por no estar terminados y recubiertos? ¿O es una base metálica que soporta las condiciones del mar así como están?

SEÑOR CORBINO (Andrea).- No conozco las particularidades de la durabilidad de los pilotes. Existen en el mundo, es un tipo de pilote que se llama pilote metálico hincado y el pilote estructural es la camisa metálica. Existen varios métodos en el mundo para ejecutar ese tipo de trabajo; puede ser con o sin pintura protectiva, según el calculista haya considerado lo que se llama espesor de sacrificio del metal.

Por lo que entendí, ese proyecto ha sido iniciado, creo que el camino para llegar a un proyecto definitivo era sobre la segunda hipótesis donde se consideraba una superficie de sacrificio del pilote. Si querían tratar los pilotes o no, es algo que vino después. No nos contrataron con pilote tratado.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Las intervenciones de los colegas fueron muy oportunas.

Si entendí bien, a Costa Fortuna no se le contrató el tratamiento de los pilotes y no tiene conocimiento ni noticia de que en estos dos años y medio que llevamos de obra interrumpida efectivamente haya habido algún tipo de tratamiento.

SEÑOR CORBINO (Andrea).- Tratamiento de los pilotes que están colocados en agua no hubo ninguno; lo digo con total certeza.

Fuimos contratados para manipular pilotes metálicos sin tratamiento superficial exterior.

SEÑOR PRESIDENTE.- El señor Corbino dice que hay dos métodos para los pilotes, uno con tratamiento y el otro cuando se instala el pilote previendo el espesor de sacrificio. Los pilotes están instalados previendo un espesor de sacrificio; que no tengan tratamiento no significa nada; pueden ser dos tratamientos distintos.

SEÑOR CORBINO (Andrea).- Es correcto.

La Comisión agradece la presencia del doctor Carlos Mosqueira y del señor Andrea Corbino.

(Se retiran de sala representantes de la empresa Costa Fortuna S.A.)

(Ingresa a sala el señor José Martínez, trabajador del mar en dragado)

——La Comisión da la bienvenida al señor José Martínez. Según nos informó el diputado Rubio, que fue quien lo citó, usted es experto en dragado, y lo hemos invitado para que nos proporcione información relativa a los trabajos que se llevaron a cabo en esta obra de la regasificadora. Estamos muy agradecidos por su presencia, que colabora con esta investigación.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Doy la bienvenida al señor Martínez.

En primer lugar, quiero preguntar al invitado sobre su experiencia laboral; en qué trabaja; cuál es su especialidad; las habilitaciones que tiene para el trabajo en el mar, cómo se vinculó a la regasificadora desde su lugar de residencia; cómo fue que conoció el proyecto de la planta y qué proyecto era.

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Saludo a los miembros de la Comisión. Quiero agradecerles por la invitación, porque me da la oportunidad de decir lo que se expresó en la audiencia pública a la que se invitó a los vecinos, según el protocolo que señala que cuando se desarrolla un proyecto se debe citar a la gente que está implicada o puede resultar perjudicada para que exponga los detalles y manifieste las necesidades e inquietudes.

Tengo cuarenta y dos años de experiencia navegando; soy jefe de máquina con patente ilimitada, o sea que puedo trabajar en buques gaseros como jefe de máquina. Soy vecino de Santa Catalina desde hace treinta y cuatro años. El hecho de vivir ahí y tener esa experiencia fue lo que llevó a los vecinos de una coordinadora de vecinos del oeste a facilitarme el material que les había dado la gente que estaba en el proyecto para que en veinte días se presentaran a una audiencia pública a los efectos de volcar sus inquietudes u observaciones. Con la celeridad del caso, se tuvo que hacer un análisis. Ya se había hecho un estudio cuando la Secta Moon quiso poner el puerto ahí y se profundizó, porque a este proyecto se sumaba la criticidad de poner este elemento que es una tecnología muy moderna y sumamente crítica

Supuestamente, a empresas consultoras a las que se les paga un plus en el proyecto a los efectos de hacer un análisis de los pros y los contras, nos había llegado información de que se habían presentado cinco lugares distintos a los efectos de localizar este proyecto y este no era el más adecuado. Entonces, en el análisis de por qué se pretendía seguir con este proyecto en ese lugar se llegó a la conclusión de que era un doble proyecto: el desarrollo de un puerto que en un primer momento iba a ser un puerto seco utilizando un canal de acceso en el kilómetro 3, con 7 kilómetros de canal a 13 metros para llegar hasta la regasificadora y la utilización del predio que en un principio se había proyectado como puerto de la Secta Moon -que se pensaba implementar y luego se compró por parte del Estado- como puerto operativo de acceso profundo.

SEÑOR PRESIDENTE.- El canal de acceso de 13 metros ¿tiene la misma profundidad que el puerto de Montevideo?

SEÑOR DÍAZ (José).- Entre 12 y 13 metros.

Tendría que ser un poco más profundo por los calados y las dimensiones que tienen este tipo de buques. Se pensaba que, según los datos que teníamos, en este proyecto el gasero regasificador iba a ser de 355 metros de eslora y 55 metros de manga -un barco de mucho porte- y los que transportaban el gas hacia ese gasero también, de idénticas dimensiones o muy aproximadas.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Por lo que tengo entendido, el invitado sigue trabajando en el dragado y conoce la situación. Me gustaría saber quién presentó el primer proyecto que se conoció y qué opinión le merece la ubicación que se eligió para la regasificadora según el conocimiento que tiene del lugar, del mar, y de la situación en el Río de la Plata.

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Por los datos que teníamos, se trata de una zona en el mar donde se implementaba una boya de amarre y un gasoducto para hacer el trabajo de alijado del barco y consideramos que era la más adecuada. Quiero aclarar que nunca ningún vecino estuvo en contra de la regasificadora; evidentemente, el desarrollo de un país pasa por la prevención del desarrollo energético a muchos años a los efectos de no carecer de energía en ningún momento. El gas era un combustible supuestamente más barato hasta que pasó lo de Fucushima; después, por la demanda, no aparecía tan barato.

Las dudas que teníamos nosotros con respecto a ponerlo ahí, después se corroboraron. Lo que voy a decir acá se dijo en la audiencia pública; no voy a decir nada que no se haya mencionado a las autoridades. No lo voy a hacer para poner un parate, sino para prever, porque este perjuicio les iba a tocar a todos. Estoy acá no para pegar una patada al muerto, sino para que de aquí en más, cada vez que se hable de un proyecto, un megaproyecto, o de la importancia que tenía esto para el país, se haga un estudio real y no lo que sucedió acá.

El situación geográfica donde se pensaba instalar, evidentemente, no concordaba en nada con los estudios que hicimos de los protocolos a nivel internacional para instalar una regasificadora. Más allá de que se diga que las regasificadoras se pueden instalar dentro de puertos o próximas a ciudades, toda eventualidad de un incidente en un buque regasificador no tiene medidas mitigatorias en el momento en que sucede.

Por lo tanto, todo sacrificio de una medida de seguridad o de protocolo va en contra de lo que después no se va a poder solucionar.

En cuanto a la instalación en ese lugar, supuestamente, de acuerdo con el protocolo, tendría que ser cinco veces más que la manga del buque que va a entrar, o sea, 55 metros de manga, algo más de 270 metros. En una primera instancia se estaba haciendo de 140 metros. La cantidad de flujo de sedimento que pasa por ahí implicaba que no iba a ser operativo ni el canal, ni la zona de maniobra, ni la zona donde se pensaba estabilizar el buque regasificador porque, según se nos informó, este buque tenía que tener un colchón por debajo a los efectos de utilizar hasta 10.000.000 metros cúbicos por hora de agua para regasificar. Esto implicaba que se utilizara una vía como medida para estresar los microorganismos por depósito en las tuberías de succión de regasificación; un electroclorado que iba a implicar un perjuicio a la zona.

El hecho de que se encontrara sobre restingas de piedra... según protocolo, como medida de seguridad, el buque regasificador tiene que tener la posibilidad de atracar y hacerse a la mar en forma autónoma. Acá no lo podía hacer. Después se confirmó lo de las restingas de piedra cuando muy avanzado el proyecto se detectó una roca. En un primer momento, se le puso precio para extraerla: US$ 30.000.000. Después desapareció y después hubo una detonación en la zona que no sabíamos qué había pasado.

Ramón Méndez -que ahora está en la parte donde...- no tuvo en cuenta el cambio climático y decía que en caso de una eventualidad podíamos ir a la playa -haciendo prácticamente una apología de la desobediencia de los vecinos en caso de que fuéramos desalojados- a recibir una cálida brisa de verano en la mano, desoyendo a científicos. Es fácil hacer la cuenta: 1 metro cúbico de gas tiene 9.000 kilocalorías en forma de gas; estos buques iban a

tener 273.000 metros cúbicos de gas líquido; multiplicado por 600 y multiplicado por 9.000 kilocalorías nos da la pauta del poder calorífico que tiene esto.

En Estados Unidos, en California, el protocolo establece que tiene que ser 6.500 metros porque cayendo el gas en forma líquida por un orificio de 5 metros cuadrados con un viento de 5 metros/segundo, 18 kilómetros/hora, la masa gaseosa llega hasta los 6.000 metros. En caso de que encuentre un foco ígneo -ahí se da la relación de 16 a 1- la energía calorífica llegaría a los 6.400. Por eso el protocolo establece 6.500. Como están arriba de una falla geológica, ellos lo instalan en Baja California, Estados Unidos, donde la señora Marta Jara era gerenta.

Después de pasado el tiempo, nos encontramos con que tuvimos dos o tres movimientos telúricos. Para instalar el gasoducto -que costó US$ 50.000.000 solo de ahí a la planta de ciclo combinado- no se tuvo en cuenta este protocolo de posibles movimientos telúricos que han estado apareciendo en todo el mundo hasta donde no sucedían, de grado 3, pero no quiere decir que no haya de grado 4 o de grado 5.

Todas esas improvisaciones y los tiempos cortos para realizar este proyecto nos asustaba, y el tiempo nos dio la razón. Por ejemplo, dentro del recinto portuario, para buques grandes, cuando se levantan vientos del oeste o del sur hay que poner dos o tres remolcadores apretándolos contra el muro a los efectos de que no rompan amarras, y aun así rompen amarras.

Supuestamente eran cincuenta ingenieros que estaban en el desarrollo de este proyecto. A mí no me costaría mucho hacer una cuenta de metros cuadrados de superficie por fuerza del viento, la resistencia del cabo al que está atado. Estoy seguro de que implicaría un riesgo terrorífico; el barco, lejos de poder hacer maniobras, tiene que ser asistido continuamente en un corredor de ciclones como estamos.

Por eso estábamos relativamente en contra del proyecto ahí, más allá de todo lo que se sabía: que estaba sobredimensionado, de todo: de cómo iba a ser el manejo, de que no iba a ser un gas social sino un gas para atraer otro tipo de economía. Todas esas improvisaciones llevaron a hacer la planta de ciclo combinado en base a gas; hoy prenderla con gasoil sale US$ 1.000.000 por día. Contábamos con eso... y fuera de eso, nosotros también teníamos esa información de lo que significó encontrar todo con estas empresas.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Usted decía que cuando hay viento, un barco en el puerto precisa tres remolcadores para soportarlo y que no rompa amarras. La primera pregunta es qué dimensión tienen estos barcos con relación a los barcos que iban a estar allí, el barco gasero o regasificador. Es para tener idea de cuántos remolcadores se necesitarían para soportarlos.

En segundo término, usted dijo que en el lugar donde iba a estar la regasificadora el barco no tenía capacidad de maniobra autónoma, o sea que, en cualquier circunstancia, para moverlo precisaba de ayuda y, por lo tanto, de bastante más tiempo para movilizarse.

Una tercera pregunta es con respecto al dragado. ¿Qué implicaba la construcción de ese canal de acceso hasta el muelle de la regasificadora, y si

ese canal a 13 o 14 metros -no sé cuántos se precisaban- era de fácil mantenimiento o implicaba un dragado permanente y un coto importante?

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Ni bien se iniciaron las obras, los vecinos -principalmente yo por tener experiencia de cuarenta y dos años trabajando en las dragas-, muy solos, tomaron la decisión de hacer huelga de hambre -por lo menos ayuno… una semana-, a los efectos de llamar la atención de quién tiene que encontrar esto para que se viese que no se estaba trabajando en forma adecuada.

Hay sistemas de dragados que indican la cantidad de metros cúbicos a sacar en una zona y a depositar en otro lugar establecido, por donde se sabe que pasa una corriente o que no incide en que ese sedimento vuelva a la zona donde podría perjudicar, ya sea anegando canales de acceso al puerto de Montevideo u otro tipo de canal.

Comentaba esto porque hay un sistema que es muy eficiente -más cuando las autoridades de Ancap me dan la posibilidad… porque no escapa a nadie el hecho de que cuando se hace ese dragado hay que controlar-: es el llamado *overflow*: tirar para afuera. Los vecinos constatamos que estuvieron meses trabajando en el lugar sin ir a las zonas de depósito de barro. La Administración Nacional de Puertos cobra una multa de US$ 50.000 por cada viaje que se saca de acá y no se tira en la zona que corresponde. Estas dragas estuvieron trabajando cerca de un año tirando en la zona donde se levantaba el sedimento, contando con que hay una corriente muy fuerte que se hacía cargo de los sedimentos. En ese momento, hice declaraciones en las cuales explico que este sedimento no solo está contaminando, sino afectando las instalaciones portuarias porque el canal de acceso está transversal a las corrientes. Después se van a tener que recontratar estas dragas para hacer este trabajo o utilizar las dragas de la ANP, desafectándolas de otros trabajos necesarios, por lo cual no tendrían que estar afectadas a este trabajo. Esto fue el 29 de enero de 2014.

La posibilidad de constatar que este trabajo se está haciendo mal está en manos de todos, lo podemos hacer con el celular. Lo que hicimos los vecinos es que hay un posicionador satelital que no solo individualiza el barco -tiene nombre- donde está y uno puede localizarlo inmediatamente, sino que se pueden grabar todos los parámetros. Los vecinos del oeste se tomaron el trabajo utilizar esto; está en manos de todos la posibilidad de acceder. Acá se muestra la fecha, el tiempo, la velocidad en nudos que lleva ese buque, la aceleración, el rumbo y la distancia recorrida. Acá tengo la hora, la velocidad -6 nudos, 2,4 nudos; 1 nudo son 1.852 metros por hora-, las dragas que trabajaron ahí -6,9; 2-, pero la distancia que recorrió es 0. Navegó a 2,4 nudos y la distancia es 0,07.

Otro día, la velocidad es 1 nudo, 2 nudos o 10 nudos, pero lo que recorrió son 2 millas, o sea 2,17 nudos. Así sigo en el tiempo de dragado. Navegó a 1,2, a 2,7 pero recorrió 0,15 millas. ¿Qué me está diciendo esto? Neófitos como nosotros, vecinos del oeste, nos dimos cuenta que evolucionaban en el lugar sin ir a tirar, por eso salieron estas exploraciones. Las autoridades del puerto estaban avisadas por mí, porque tengo esa experiencia, y les dije que esto iba a resultar en que…

Supuestamente la ANP tiene que cobrar multas de US$ 50.000 por un viaje. Constatado esto, teníamos que habernos quedado con la flota de los chinos, no con una multa. Entonces ¿qué pasó? Hay una multa para lo que se considera una falta gravísima, que implica la destrucción de una instalación portuaria. ¿Qué instalación es más importante que los canales de acceso al puerto y las zonas de maniobra, las dársenas, dentro del puerto? Todas las autoridades fueron avisadas por mí: el presidente, el vicepresidente, y todo por el estilo, hasta que se constató que llegó el barro al puerto. Y se crea el incidente de la Maersk, que se iba a ir porque no tenía calado.

(A continuación se muestran unas fotografías)

——Acá tengo una foto del sector de la dársena 2. Se ven los dispensadores de grano. El sedimento dentro del recinto portuario es negro porque es orgánico, ya que comprende toda la parte fluvial y todo lo que se tira de la industria.

Este barro rojo que se ve en esta otra foto no es autóctono de ahí; es la arcilla de la regasificadora. Esto es adentro de lo más profundo del puerto.

En esta otra se ve otra parte de la dársena 2, donde se ve el anegamiento del barro. En esta otra imagen se ve el antepuerto, donde maniobran los barcos de la Maersk. En esta otra se ve una lancha que está levantando barro delante del puerto en la entrada del canal de La Teja.

Llegó una instancia en que yo estaba en mi barco y adelante estaba saliendo un barco de la Maersk -esta empresa de armadores más rica del mundo, que se estuvo por ir porque no daba el calado-; le saco una foto en sucesión donde se ve el barco adelante. Ahí se ve lo que viene a ser la pantalla del ecosonda y me dice que yo, calando 5 metros, tengo 1,80 debajo de la quilla. Quiere decir que tenía 7 metros; entonces, la Maersk tenía razón cuando decía que no podía maniobrar porque tenía 7 metros abajo. Si tengo 7 metros, este barco va batiendo barro 2 metros, porque llevaba 9 metros de calado.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Quiere decir que estaba haciendo panza?

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Sí, y era lo que aumentaba los costos de los seguros y cosas por el estilo.

No tendría que haber pasado por gente como nosotros para detectar esto, siendo que estaban todas las autoridades en conocimiento de esto. La celeridad con que ese proyecto supuestamente se había proyectado y que esto implica mucho más que los supuestos US$ 100.000.000 que trajo como perjuicio o lo que sea.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Todo este barro que se depositó en el canal de acceso al puerto era el que la empresa de dragado -creo que china- contratada para abrir el canal de acceso a la regasificadora tiraba y volvía para el puerto. ¿Entendí bien?

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Sí; vuelve para el puerto, y dé por seguro que todo este sedimento fino, a esta gente que está trabajando en la pesca artesanal la perjudicó enormemente. No solo a la del sector de Santa Catalina, sino que esto mata por kilómetros.

Yo, justamente, estuve en un estudio que hizo la Facultad de Ciencias, donde se tiraba material radiactivo y después se rastreaba. Ahí tenía una pauta real de adónde llegaban estos sedimentos, que llegan muy lejos. Un ejemplo: la improvisación. Si yo digo que estos sedimentos anegaron todo el puerto, los canales y toda la zona, el emisor de aguas negras que se está haciendo exactamente en el mismo lugar donde se tiró este barro, ¿quién dice que no va a anegar de materia de aguas negras toda la ciudad? Porque también son partículas finas y se van a comportar…

O sea, nosotros nos dimos cuenta de que en el supuesto estudio que se hizo de corrientes prácticamente estáticas que venían de tal lado e iban al otro… Hay un tema que se llama inteligencia local. Si yo voy para el interior, quedo como un neófito con los paisanos, y los paisanos, si vienen para acá, quedan como unos neófitos en Montevideo. El hecho de tener conocimiento de que si se ahoga un pescador ahí, va a aparecer en playa Pascual o en el Solís Grande da la pauta de las fluctuaciones que tienen las corrientes.

Supuestamente todo esto fue hecho en base a estudios de corrientes estáticas; se hicieron análisis desde Punta Brava a Punta Espinillo, separándolas en cuadrillas de 70 metros cuadrados y en cinco capas distintas. Yo puedo hacer cálculos matemáticos de corrientes de todo tipo, pero después, en los hechos, es otra cosa muy distinta.

Todo esto lo digo en referencia a que en un país como el nuestro, en desarrollo, tenemos que tener sumo cuidado, mucho más que los países industrializados, porque la plata no nos sobra. Ese es el hecho de toda esta mención porque, ¿qué pasó? Para sacar este barro, la ANP o el país pagó US$ 154.000.000 a estas empresas que lo tiraron de vuelta. No se les perdonó, no se les cuestionó; se les pagó, encima. Entonces, todo esto implica el sacrificio de mucha gente, pensando que se va a hacer un buen proyecto. Es un buen proyecto descongestionar el puerto; es un buen proyecto una regasificadora, pero lo que no estuvo bueno fue encriptar una información de por qué no se hacía en un lugar que aparentemente, por sospecha -mil suposiciones no hacen una verdad-… Pero cuando me encriptan una información y no puedo acceder a por qué se desestimó e igual se hizo ahí, es lo que da la pauta de que algo no es cristalino.

SEÑOR GARCÍA (Mario).- Agradecemos la presencia y la información que nos brinda. Estoy hablando desde la ignorancia, porque como usted mismo dice, son temas muy específicos.

La pregunta es la siguiente. ¿Cuál es el estado actual del canal del puerto de Montevideo? ¿La obra ha tenido incidencia en el estado actual del canal? Por lo que pude entender, hay barcos de 9 metros que van haciendo panza -utilizando la expresión del señor presidente- desde los 7 metros y eso no debería suceder. Con respecto al canal que se construyó para la regasificadora, ¿qué le indica su experiencia? ¿Tiene que ser mantenido o, al momento actual, todo eso que se invirtió se perdió? También se nos dice que es uno de los activos que ha quedado después de todo este proceso.

Por otro lado, usted manejó unos documentos que, aparentemente, están diciendo que por más que se constataba la velocidad de las dragas, no se constató movimiento; o sea que las dragas estaban en el mismo lugar. ¿Ese

es un registro del puerto? ¿Es un registro que hicieron ustedes? Me gustaría contar con esa información porque es de suma importancia.

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Se me entreveran un poco las preguntas.

SEÑOR GARCÍA (Mario).- La primera es sobre el estado de los canales, tanto el del puerto como el que se construyó para la regasificadora actual. ¿Cómo es?

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Actualmente, es correcto, porque como ya dije, se tuvieron que gastar US$ 154.000.000 para actualizarlo. Posteriormente a este anegamiento se realizó el dragado para sacar todo ese barro.

La otra pregunta era si el canal que se realizó para acceso a la regasificadora está totalmente anegado. Es simple. Uno pone el mapa satelital y va a ver por dónde pasa el sedimento. Pasa por toda la costa, y no solo eso, sino que por las leyes físicas, la materia va de donde hay más adonde hay menos. Todo eso está tapado de barro. Evidentemente, se va a ir adonde hay un canal y lo va a rellenar. No se tomaron en cuenta, como dije, las corrientes, que es lo que ayuda a ese sedimento a ir hacia donde hay menos.

En la parte operativa, inclusive, hacer ese colchón abajo y mantenerlo abajo del barco, que va a utilizar 10.000.000 metros cúbicos de agua, era prácticamente imposible. Yo les hacía mención a la inteligencia local porque pescadores de ahí van a cualquier otro lado y van dos. Ahí tienen que ir cuatro para cinchar las redes.

SEÑOR GARCÍA (Mario).- ¿Los documentos que usted presentó son oficiales del puerto?

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- No; el problema que tiene la gente es que, generalmente, cuando maneja una información no es una información oficial, sino bolazos. O sea, yo digo algo y es un bolazo; lástima que se corrobora después de que se gastó energía, se gastó tiempo. No se pueden cuantificar los daños, si sumo todo esto, la gente que estuvo implicada, ni tampoco el prestigio que perdimos porque no pudimos hacer esto. Basta con ir a preguntarles a los de la Hyundai, donde están haciendo la instalación, que no quieren tirar el proyecto después de hacer proyectos de todo tipo, porque no pueden decir que no pudieron con un proyectito de estas turbinas e ir a hacer un proyecto veinte veces más grande. Por eso son los atrasos que tienen. Tal vez me fui del tema.

SEÑOR GARCÍA (Mario).- Usted mencionó, al pasar, el tema de la roca. En algún momento esta Comisión estuvo investigando. Usted le puso una cifra a lo que saldría la voladura de esa roca, creo haber entendido que era de US$ 30.000.000.

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Sí; fue la información que nos llegó a nosotros. Después, cuando quisimos investigar ese supuesto movimiento que hubo, nos llegó información por parte de un documento por donde pasa toda la información de manejo de explosivos de que había que acordarse de que había una roca que salía US$ 30.000.000 volar. Fue muy específico. Fue en ese lugar. El sereno de ahí dijo dónde se levantó el agua. Fueron todas las autoridades marítimas, del ejército, bomberos a ese sector. No fue que se

generó en Canelones el movimiento telúrico y lo sentimos acá. Fue ahí específicamente.

Con respecto a esta información, es de AIS. Se entra a la página de los prácticos de barco y está. Se puede grabar. No deja de ser algo que no es oficial. Por eso yo decía que las autoridades tenían la forma de verificarlo, no solo por esto que es muy específico, sino por la cantidad de veces que pide una embarcación para trasladarse de la zona de dragado a la zona de descarga. Está la autoridad marítima. Está Prefectura. Ahí lo saben.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Yo le había preguntado sobre una información que usted dio acerca de la situación que hay en el puerto cuando hay viento, que tres remolcadores tienen que aguantar un barco e igual rompe las amarras. Esos barcos que no pueden aguantar tres remolcadores, en comparación con los que iban a venir o el barco regasificador, ¿son del mismo tamaño? ¿Cuántos precisarían para sujetar un barco en el muelle de la regasificadora?

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Yo lo había comentado en un principio. Es fácil calcular eso. Llama la atención que el Grado 5 de la Facultad de Ciencias no haya llegado a la misma conclusión que nosotros, que no somos muy letrados. El hecho de que barcos de 250 o 300 metros tengan que ser asistidos... Se cae de maduro que en una zona donde no hay refugios para nada, no está dentro de dársenas, no está atrás del depósito, viento sur o viento de oeste... Por eso digo, los protocolos de seguridad, en estos casos, por el eclecticismo del trabajo que se realiza... Es muy simple: los materiales con que están construidos estos barcos son prácticamente a prueba de todo accidente, pero las temperaturas criogénicas a las cuales trabajan, a menos 162 grados, hacen que se puedan fracturar. Entonces, todo esto es un cúmulo de posibilidades de riesgo que no tenían por qué ser dejadas de lado al momento de ubicar esa regasificadora ahí. Los barcos se van...

Yo fui de jefe en la grúa flotante a esa zona y la marejada que levantaba el Buquebús cuando pasaba rompía los alambres de acero de cerca de 30 milímetros. La olita que movía la grúa flotante... O sea, me imagino lo que debe de ser eso, más allá de que tenga triple casco, que tenga malla de acero en cada uno de los tanques de acero inoxidable. Eso era lo que nos movía a no estar de acuerdo con la instalación de la regasificadora.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Con respecto al dragado, decía que era prácticamente imposible mantener el colchón de agua que precisaba. Según entendí de gente que vino antes, ahí había una zona de maniobras que implicaba una olla de 19 metros de profundidad. ¿Puede ser? Desde el punto de vista del dragado, ¿qué costo implicaría mantener el canal de acceso a la regasificadora más esa zona de maniobra? ¿Es posible mantenerlo?

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Yo considero que tendría que haber una draga pura y exclusivamente para mantener eso, por lo crítico del tema.

Como dije en un principio, el tema de tener que electroclorar mucho más el agua... El cloro, en presencia de agua dulce se degrada; en presencia de agua de mar, se transforma en un organocloro, que es un pesticida.

El tema del cambio de temperatura; supuestamente la pluma se iba a diluir en 300 metros de agua a distintas temperaturas. No es así. O sea,

estamos hablando de -162 grados, 10.000.000 de metros cúbicos pasando por ahí.

Entonces, todo eso nos llevó en un principio a no estar de acuerdo con eso.

Me gustaría que vieran las fotos, que son muy estadísticas.

SEÑOR PRESIDENTE - ¡Con mucho gusto!

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- Sobre la draga, que estaba en el mismo lugar, que no se movía, que tiró los sedimentos en un lugar en los que no debía volcarlos, ¿quién es el responsable de controlar eso?

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- Supuestamente era la ANP la que tenía que controlar el trabajo, pero… se nos dijo que por el tema de la importancia, tomó cuenta el Gobierno; no sé quién.

El hecho de que se hizo mención de los 19 metros, había que hacer una canaleta de cerca de 30 metros de profundidad, por 1,5 kilómetros, donde se iba a instalar la escollera de protección a la zona. Pero cuando llegaron a los 19 metros, se les anegaba de barro; cuando llegaron a los 30 metros… cuando tenían que llegar a los 30 metros, se iba a hacer un basamento para la escollera con arena del banco Arquímedes. La persona que estaba controlando eso, a los 19 metros se dio cuenta de que ya estaban tirando arena. O sea, quedaron de 11 metros a 6 metros de sedimento blando, que cuando vayan a poner la escollera ahí, se les va a hundir.

Entonces, esto se les advirtió a todas las autoridades, porque por la ley de Murphy, todo lo malo que pueda suceder, va a suceder. Resulta que traje una *notebook* y no la pude cargar.

¿Qué pasa? Ahí iba a dar una pauta de que se le mencionó absolutamente todo esto en la audiencia pública. O sea, antes de que empezara el proyecto. Entonces, no es bueno que suceda esto con tanta gente que se le paga para controlar, ¿verdad? Por eso yo digo que mi presencia acá es a eso nada más; yo no vengo a patear a nadie en el piso, no es de mi agrado utilizar lo que sé para mencionarlo o exponerlo.

Como en un principio se lo dije a los compañeros de la Comisión de Vecinos del Oeste, también se lo dije a los distintos representantes del Gobierno del momento: simplemente, esto es a los efectos de que tomen en cuenta esto para que no suceda más, que las improvisaciones que tenemos por los apuros o por las implicancias que pueda tener hacia la economía, no nos jueguen en contra.

En la audiencia pública se les dijo que eran empresas que venían de esquilmar el mundo, y que después íbamos a tener que ser los trabajadores los que pagáramos esto. O sea, se dijo eso porque se tiene conocimiento de que OAS tenía gente esclavizada, denunciada por la BBC de Londres, que le daban un plato de comida y le abrían el candado para que fueran a trabajar. Como la Shell, que estaba muy atrás de esto, como Marta Jara que nunca dejó de ser… Se le dijo que nunca dejó de ser empleada de la Shell. Vino acá a gerenciar; como en todo Latinoamérica si llegamos a la conclusión, son todos extrabajadores de la Shell. Y ahora, después, nos damos cuenta que la Shell

también tiene gran parte del gasoducto de la distribución, y ahora está interesada en poner lo que queda.

Quisimos advertir esto, ¿no?

Tenemos más material. Cómo nosotros dragamos y tiramos en un lugar donde vuelve el 70% del sedimento para dentro de la regasificadora. O sea, esto es con estudios de Intecsa.

Bueno, podríamos seguir. ¿Tienen tiempo?

SEÑOR PRESIDENTE.- Usted está acá para informarnos.

SEÑOR MARTÍNEZ (José).- En su momento, el grupo de vecinos le mandó una carta al Prefecto Nacional Naval, capitán de navío, Julio Samandú, que dice así: "[…] Debido a la posibilidad de que se concrete la construcción de la planta regasificadora en Puntas de Sayago y comiencen a navegar en aguas jurisdiccionales […]". Todo esto, ¿no? Entonces se le hace un cuestionamiento: si por estar en primer línea la Armada Nacional tenía algún protocolo de evacuación de la población; si tenía prácticos preparados para trabajar en ese lugar tan restringido, lleno de restinga de piedra, con esas corrientes tan grandes y con los vientos posibles; si tenía zonas de exclusión de navegación, porque desde que esos barcos entran en un canal, hay que hacer una exclusión de navegación de los barcos que transitan en ese canal; si había alguna zona alternativa para fondear, en caso de una eventualidad, ese buque con esa carga tan crítica.

Sigue, porque es extenso.

A los cinco días salió en *El País* diciendo que no estaban preparados para nada, ni siquiera tenían… O sea, una planta de estas requiere patrullaje en el mar y en tierra. No tenían una embarcación ni siquiera para hacer esto, ¿no? Y no estaban preparados para ningún protocolo cuando se decía que en los próximos meses iba a estar funcionando la regasificadora.

Me quedo por acá.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo estoy muy agradecido, en nombre de todos, por su testimonio.

Muchísimas gracias, una vez más, por su presencia.

(Se retira de Sala el señor José Martínez)

——La comisión pasa a intermedio.

(Es la hora 14 y 19)

——Continúa la sesión.

(Es la hora 15 y 11)

(Ingresa a Sala la doctora Flavia Di Cicco)

——Recibimos a la doctora Flavia Di Cicco, perteneciente a la Asesoría Jurídica de Ancap.

Como usted sabe, la hemos invitado para que nos ayude en esta Comisión investigadora vinculada al tema de la regasificadora. El lapso de esta investigación abarca desde el momento en que se crea la figura de Gas

Sayago, los antecedentes, y llega hasta que la empresa OAS se retira y rescinde el contrato con GNLS. Eventualmente, si se hacen preguntas que exceden ese período usted tiene la opción de contestar o no; si quiere contestar, adelante, pero aclaro hasta dónde llega el objeto de la investigación.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Es un gusto recibir a la doctora Di Cicco, con quien tuvimos oportunidad de coincidir en Ancap cuando me tocó ser director; más allá de que hablábamos en forma constante con el doctor Bianchi -que ya estuvo aquí- la doctora Di Cicco ya revistaba en aquel entonces en la Asesoría Jurídica de Ancap.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿En qué años fue usted director, señor diputado Abdala?

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Eso fue entre los años 2001 y 2003.

Me gustaría formular algunas preguntas de carácter general para que la doctora pueda ilustrarnos con su experiencia en relación a este tema con la suficiente amplitud. En principio, quisiera saber qué papel o función cumplió ella, o qué vinculación tuvo con todo este proceso de adjudicación, inicialmente, de la planta regasificadora al consorcio GNLS-OAS o, mejor dicho, a la empresa GNLS que después, obviamente, contrató como empresa constructora a OAS. Quisiera saber si ella efectivamente integró el equipo técnico, en el que creo que había una veintena de integrantes de UTE, Ancap y otras reparticiones públicas y donde también hubo participación privada, y qué nos puede trasmitir en cuanto a eso. Sin perjuicio de alguna pregunta posterior hay un tema que es medular o central en el análisis, por lo menos, en lo que respecta al aspecto jurídico de todo este asunto, que es el que tiene que ver con los contenidos del contrato que se firmó entre Gas Sayago y GNLS como resultado de la negociación que se dio con posterioridad a la adjudicación de lo que llamaríamos la licitación, más allá de que se dio en el ámbito del derecho privado, en función de que allí hubo una negociación corta que, sin ninguna duda, tuvo consecuencias muy concretas en cuanto a los términos y las cláusulas que componen el contrato que finalmente se suscribió. Uno de los aspectos que es de preocupación de la Comisión y que de hecho hemos venido analizando con distintos actores y protagonistas de todo este episodio, con los directores de UTE, con la Gerencia Jurídica de UTE la semana pasada, y con algunos otros intervinientes en el tema, es en qué medida el resultado de esa negociación y la firma de ese contrato implicó un acotamiento de la responsabilidad del contratista y la eventualidad de que el Estado o Gas Sayago -o el Estado a través de Gas Sayago- haya aumentado el riesgo o la exposición al riesgo en función de determinadas cláusulas; siempre mencionamos como ejemplo las cláusulas 33, 35. Se nos dijo que eso estuvo asociado a determinadas exigencias o condicionamientos que puso GNLS para, al mismo tiempo, salir al mercado para obtener el financiamiento para la construcción de la obra. Sobre eso, desde una mirada jurídica, creo que sería interesante también conocer la visión de la doctora Di Cicco.

Termino con una referencia que es una valoración que hizo aquí hace exactamente una semana el gerente de la Jurídica de UTE, el doctor Alem, quien nos decía que consideraba que esa limitación de la responsabilidad del contratista fue significativa en la medida en que una obra de esta magnitud, que implicó una inversión de más de US$ 100.000.000, pero, además, un

negocio a lo largo de los quince años de US$ 2.400.000.000 o US$ 2.500.000.000 en función del canon, apenas estableció una garantía de US$ 100.000.000 cuando en la UTE -él ponía ese ejemplo- en determinadas obras de envergadura -citó el caso concreto de la central de ciclo combinado- se suele establecer una garantía o una responsabilidad por parte del contratista equivalente al cien por ciento del valor del negocio.

Sobre todos estos aspectos sería interesante que la doctora pudiera ilustrar a la Comisión, sin perjuicio de alguna repregunta o pregunta adicional que podamos formular después.

SEÑORA DI CICCO (Flavia).- Espero poder colaborar y realizar algún aporte a lo que están investigando.

Con relación al papel o función que cumplí, trabajo en la Jurídica de Ancap y dependo jerárquicamente del doctor Bianchi.

En lo que tiene que ver con lo que están investigando, trabajé específicamente en dos etapas. La primera fue cuando se recibieron las ofertas -analizamos los aspectos formales de las ofertas-, y la segunda asistiendo a las reuniones que se realizaron a efectos de negociar el contrato, siempre desde el punto de vista jurídico. Nosotros trabajamos a requerimiento de las áreas de Ancap; a requerimiento del directorio. En el caso que ustedes están investigando lo hicimos a requerimiento de los representantes de Ancap en Gas Sayago; de los técnicos de Ancap que trabajaron en el proyecto. Además del estudio de las ofertas participé en varias reuniones en las cuales se negoció el contrato. Esas negociaciones las lideró Gas Sayago con sus técnicos y sus asesores privados, que era el estudio Posadas. Ese es el papel que cumplí en el tema del proyecto.

Entre la apertura de las ofertas y las negociaciones del contrato sé que hubo negociaciones, pero en ellas no tuve ninguna participación. Cuando se abrieron las ofertas se constituyó un grupo técnico-jurídico, que era un subgrupo de varios grupos que hubo, y en él participamos con los legales de UTE, la doctora Ramón, el doctor Alem, una abogada de la Dirección Nacional de Energía, el estudio Posadas y la abogada que estaba contratada por Gas Sayago. La visión fue estrictamente jurídica. Muchas de las cláusulas que se negociaron y efectivamente se acordaron en el contrato obedecieron a aspectos y evaluaciones comerciales y estratégicas del negocio en las cuales no tuvimos injerencia.

Hay un informe, que es el que se elevó al directorio previo a la suscripción del contrato, que en lo que respecta a Jurídica lo que concluimos es que el contrato es legal, ajustado a derecho, y que no viola ninguna norma de orden público. Eso es, en general, en relación al contrato.

Con respecto a la responsabilidad que en definitiva tuvo GNLS, tanto para GNLS como para Gas Sayago, se limitó en US$ 100.000.000; esto era para las dos partes. He leído algunas actas y sé que la inquietud -entre todas las inquietudes que tienen- va más que nada por el lado de los artículos 33 y 35 del contrato. Nosotros concluimos que en el marco aplicable ninguno de esos dos artículos era ilegal. Si bien estoy de acuerdo en que el 33 quizás no es muy habitual, ya que establecía que se pudieran ceder los contratos a los acreedores sin consentimiento expreso de la otra parte, no era ilegal. Eso se

estableció en base a un análisis comercial y estratégico del negocio y a cómo se enmarcaba el negocio que -como ustedes saben- estaba enmarcado en el *project finance*, y era toda una estructura bastante complicada.

Con relación a lo que el diputado Abdala me decía en cuanto al doctor Alem, no sé cómo trabajará en UTE, pero la definición de cuál era el monto de la garantía no fue de la Jurídica de Ancap. Como decía, si bien nosotros estábamos presentes en las negociaciones asistiendo a los técnicos y a los representantes de Ancap, estas eran llevadas adelante por Gas Sayago con sus técnicos y sus asesores privados.

No sé si me quedó alguna pregunta.

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- Quisiera consultar si la Mesa envió la versión taquigráfica de la Comisión a la invitada.

SEÑOR PRESIDENTE.- No.

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- Porque la invitada dice que ha leído la versión taquigráfica de la Comisión y es reservada.

SEÑORA DI CICCO (Flavia).- Sé lo que me trasmitió el doctor Bianchi, que estuvo la semana pasada.

SEÑOR GONZÁLEZ (Pablo).- Correcto.

No quería que quedara constancia en la versión taquigráfica de algo que no sucedió.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me parece muy bien.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- El encadenamiento de las preguntas y las respuestas estimula a que aparezcan interrogantes adicionales.

La semana pasada recibimos a los dos gerentes, al de UTE y al de Ancap. Con relación a los contratos conexos al contrato principal -servicios de remolque, de compra de gas, etcétera- UTE, que ya lo había definido por escrito y lo reiteró aquí el doctor Alem, consideraba que era necesario conocerlos a la hora de hacer una evaluación más completa del negocio y del contrato principal. Eso, repito, está escrito y en el informe final que la gerencia de UTE elevó a conocimiento del Directorio se pone a texto expreso en la última parte.

Por otro lado, el doctor Bianchi, que es el gerente de jurídica de Ancap, el jueves pasado nos dijo que efectivamente no se tuvo acceso a esos contratos en el momento de la evaluación jurídica porque los manejaba el estudio privado, el Estudio Posadas, Posadas & Vecino. Me gustaría saber si fue así porque llama un poco la atención que los manejara el estudio privado que se contrató cuando este, supuestamente, trabajaba de consuno con la jurídica de los dos organismos. Hay un aspecto que es difícil de interpretar para los que no vivimos los hechos.

SEÑORA DI CICCO (Flavia).- Los acuerdos conexos en su mayoría, si mal no recuerdo, fueron agregados al contrato como anexos. Creo que en algún momento vi un borrador del *time charter party* antes de que se firmara el contrato, pero en realidad no participé en las negociaciones de esos contratos. Nosotros tenemos un informe que elevamos al Directorio y en lo que refiere a la parte jurídica no hay un análisis de esos contratos conexos.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Con relación a la etapa anterior, es decir la instancia previa a la adjudicación y al análisis de las cuatro ofertas, hay un aspecto muy importante que todavía no ha quedado del todo dilucidado en el ámbito de esta Comisión: el respaldo de la casa matriz, es decir de Gaz de France Suez a GNLS. Hay indicios muy claros e incluso documentación en ese sentido, pero no está claro si era un respaldo de carácter técnico o si además era de carácter económico y financiero. No me interesa mucho que se me diga cuáles eran los aspectos de la operación que se respaldaban, pero sí cómo estaba documentado ese respaldo porque entre otras cosas se habla de una nota que supuestamente habrían firmado los representantes de la casa matriz, o sea de Gaz de France Suez de Bélgica, con referencia a GNLS y a este proyecto; sin embargo, esa nota merecería algunas salvedades, entre otras, que -según trascendió; no lo hemos podido confirmar o desmentir- la dilucidación de cualquier diferencia, discrepancia o conflicto se regiría por las leyes de Francia.

No sé si esto es así o no. Lo que me interesa saber es si la invitada tuvo acceso o si en algún momento vio esa nota, y si recuerda en qué términos estaba concebida, porque la hemos pedido y todavía no la hemos obtenido.

SEÑORA DI CICCO (Flavia).- Efectivamente, tuve acceso. Era lo que se denomina una *comfort letter*, en la cual la matriz aseguraba un respaldo técnico, no financiero, a GNLS. Recuerdo la nota y creo que en el contenido no tenía ninguna referencia a alguna legislación extranjera.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la doctora Flavia Di Cicco.

(Se retira de Sala la doctora Flavia Di Cicco)

(Ingresa a sala el ingeniero Gerardo Marcelli, gerente de negocios diversificados de Ancap)

——La Comisión tiene mucho agrado de recibir al ingeniero Gerardo Marcelli.

A requerimiento de los diputados, la Comisión solicita su colaboración para que informe acerca de la operativa que en general se llevó a cabo con respecto a la regasificadora. El plazo comprendido va desde los primeros esbozos del proyecto hasta que cesa la operativa como consecuencia del retiro de la empresa OAS. Ese es el lapso que estamos analizando; si un diputado le pregunta sobre operativas fuera de ese período, tiene derecho a no responder.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Doy la bienvenida al ingeniero Marcelli, a quien conozco -como a la doctora di Cicco- por haber trabajado juntos; tuve la oportunidad de aquilatar sus cualidades técnicas y la seriedad con la que encara su trabajo.

Voy a formular algunas consultas muy generales.

Creo que es bueno que el ingeniero Marcelli, con total discrecionalidad, nos trasmita la información que considere relevante sobre el objeto de la investigación que esta Comisión está abordando; particularmente, hay un tramo de todo este proceso y de la historia compuesta por los hechos motivo de análisis que nos preocupa mucho: el que va de la apertura de las ofertas de las cuatro empresas precalificadas, en abril de 2013 hasta la adjudicación, a mediados de mayo, por resolución del Directorio de UTE de 16 de mayo. Nos

llama la atención que en ese breve período se haya podido entender y analizar cuatro proyectos con relación a una obra compleja, muy especialmente, si tenemos en cuenta algunos datos que van surgiendo, como el que proporcionó el ingeniero Casaravilla en el sentido de que el tiempo real en el que se manejaron las ofertas fue todavía menor. El 1º de mayo o el 2 de mayo ya había una idea de adjudicarle la obra a GNLS; según nos dijo el ingeniero Casaravilla, cuando apenas habían transcurrido diez o doce días de la apertura de las ofertas y su presentación ante el equipo técnico, el Comité de Dirección resolvió iniciar una negociación breve con GNLS.

Tal vez el ingeniero Marcelli pueda brindarnos una visión, una idea de cómo fueron los hechos, que pueda resultarnos de gran interés.

Aprovecho para plantear otras preguntas.

Hemos revisado las resoluciones del Directorio de Ancap, sobre todo las de la primera época -en 2007, cuando todo esto comienza-, referidas al proyecto de la construcción de la regasificadora. En ellas aparecen algunos acuerdos que se suscribieron, algún memorándum de entendimiento y acuerdos de confidencialidad. No sé si el ingeniero Marcelli los tiene presente, tal vez no sea estrictamente de su competencia más directa -sobre esto podríamos hablar con los directores de Ancap de entonces-, pero si tiene memoria de todo esto quizás nos pueda brindar una pista de cuál fue el sentido de estos acuerdos que se firmaron.

Por ejemplo, tengo un acuerdo que se firmó entre UTE y Ancap con Petrobrás a los efectos de realizar estudios de factibilidad.

Por otro lado, curiosamente, me encontré con otro acuerdo de cooperación suscrito entre UTE y Ancap con la propia Gaz de France Suez, según resolución de 8 de octubre de 2008 que lo aprueba, con el objetivo de evaluar los documentos atinentes al proyecto y recibir opiniones, sugerencias y comentarios.

¿El ingeniero recuerda en qué dinámica se inscriben estos documentos que se firmaron? Son antecedentes de lo que viene después, no es la parte medular de la investigación, pero puede ser interesante tener una idea al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Señor diputado: ¿cómo liga esto con la investigación que estamos haciendo?

SEÑOR ABDALA (Pablo).- ¡Ya está ligado! Es parte de la documentación que está analizando la Comisión. Se trata de decisiones que tomó el Directorio de Ancap con relación al proyecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- No veo mucha vinculación, pero siga adelante, señor diputado.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Presidente: esto está entre la documentación que nos envió Ancap. Usted hace muy bien en establecer la fecha tope objeto de la investigación en la rescisión de Gas Sayago con GNLS, en setiembre de 2015, pero nunca fijamos una fecha de inicio, un punto de partida. Obviamente, esto está referido al proyecto de construcción de la regasificadora.

SEÑOR MARCELLI (Gerardo).- Saludo a los diputados integrantes de la Comisión.

Espero ser útil pero, evidentemente, los temas que se abordan en esos años son tantos que la precisión puede no ser correcta. No hay nada como la documentación escrita.

En cuanto al proceso de adjudicación, primera inquietud del diputado, efectivamente, el tiempo fue breve.

Antes que nada, negocios diversificados tiene distintas áreas: gas natural, exploración y producción, agroindustria y, en ese periodo, también cementos. Son temas que parecen bastante dispares, pero todos tuvieron mucha actividad. Por ejemplo, en el proceso de Ronda -disculpen el paralelismo- la adjudicación de los bloques a las empresas adjudicatarias para la exploración y eventual explotación de hidrocarburos se hacía en horas. Había una matriz muy bien definida, ellos podían simular su oferta y cómo iba a ser valuada; ¡claro, desconocían las otras ofertas! Las ofertas se abrían en la mañana y en la noche ya teníamos claro quiénes eran los adjudicatarios. Eran adjudicaciones muy importantes. A veces el tiempo de adjudicación no es directamente proporcional a la complejidad. En este caso llevó más de un día. Lo que sí recuerdo es que todo el proceso de adjudicación estaba muy estructurado. Se dividieron grupos específicos para atender distintas particularidades de cada una de las ofertas. Fue un régimen casi monacal; la gente que participaba de la evaluación firmó confidencialidad y la información que tenían era específicamente de la parte que les correspondía evaluar. Luego, como bien dijo el diputado Abdala, eso era ensamblado por un comité que tenía una visión más integradora.

Fue un trabajo exigente en el que participaron técnicos de primera línea, muchos de ellos con conocimiento de refinería que manejaron obras de gran porte, de inferior volumen que esta pero sí de importante complejidad.

Estaba muy definido cómo se iba a hacer la evaluación y luego las puestas en común para proceder a la adjudicación. No recuerdo si la fecha fue el 2 de mayo, pero para la complejidad de la obra fue un tiempo importante. Otra cosa a tener en cuenta -me costaba mucho que me entendieran, sobre todo mis colegas- es lo que estábamos comprando. Con el diputado Abdala participamos de alguna obra en Ancap, pero eran obras para Ancap. Acá lo que estaba comprándose era un servicio de regasificación. Había que tener cuidado del cumplimiento de las normativas y, sobre todo, en aquel momento, preocupaba mucho que no quedaran flechadas las futuras compras de gas natural líquido para alguna empresa determinada; que un amplio espectro de buques de distintas procedencias pudiera operar sin conflictos, sin dificultades, para trabajar en forma conjunta con la planta regasificadora. El proceso fue muy intenso, y básicamente, fue ese. En Ancap se solicitó que se hiciera un reconocimiento a la gente que participó porque se trabajaba los fines de semana y también algún feriado. Eso con respecto a la adjudicación.

Me parece legítimo, dada la magnitud de la obra, que el tiempo suene como escaso. Cuando uno está a cargo de una obra -a veces, no me aguanto y vuelco elementos más personales-, de un proyecto, hay cosas que lo terminan marcando. Una es cumplir con lo que se quiere, con el alcance; otra, cumplir con el presupuesto, y otra, con el plazo. Si uno quiere tener la regasificadora en

tal fecha, debe cumplir los hitos, y muchas veces, el trabajo se vuelve exigente, se vuelven jornadas agotadoras, pero es la única forma de cumplir. En ese entorno se dieron esos plazos.

Con respecto a los memorándum de entendimiento, sinceramente, no tengo presentes estos dos en especial, pero no es raro, porque se firman muchos memorándum de entendimiento por aspectos que tienen que ver sobre todo con reserva o acuerdos de confidencialidad que hay que tener porque se trata de información muy sensible para las empresas y para nosotros mismos. Es bastante habitual que se tomen resguardos para esos intercambios. Hay aspectos que tienen que ver con la tecnología, con información propietaria de las empresas que no pueden estar circulando libremente. Entonces, es de rutina y de orden que todos tomen las máximas garantías.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Soy consciente de lo que dice el ingeniero Marcelli. Por supuesto que eso es así, y es natural y legítimo. No es ilegal que un ente autónomo suscriba ese tipo de documentos, acuerdos de confidencialidad y memorándum de entendimiento. Lo que me había llamado la atención -que me llame la atención no conlleva un juicio de valor; simplemente me llama la atención- es que aquí aparecen, más que memorándum de entendimiento, acuerdos de cooperación, que en el caso de Gaz de France Suez, que llama la atención, porque terminó siendo en última instancia la que tiempo después resultaría adjudicataria de la obra, era a los efectos de que Gaz de France Suez, como dice textualmente el considerando 2, evaluara los documentos del proyecto a efectos de brindar a UTE y Ancap -estoy leyendo textualmente- opiniones, sugerencias, comentarios y asesoramiento que agregue valor al proyecto. Quiero ser muy preciso: esto en si mismo no es deprecatorio ni cosa que se le parezca, pero me interesaba saber en qué contexto se había dado, si el ingeniero Marcelli tenía memoria. Tal vez, lo tengamos que hablar con los directores cuando vengan a la Comisión.

SEÑOR MARCELLI (Gerardo).- Volviendo a mi experiencia personal, puedo aportar que es enriquecedor. En Uruguay no hay ninguna planta regasificadora, y por eso, era una experiencia novedosa. Creo que se buscó, no solo con Gaz de France Suez, sino con todas las empresas, conocimiento y aspectos a mejorar. El intercambio con las empresas se buscó deliberadamente para enriquecer y sacar fruto de la experiencia, siempre teniendo cuidado de no caer, como hablábamos recién con respecto al suministro de gas, en algo que terminara limitando o favoreciendo a alguna de ellas.

Mi participación no fue tan de ejecución; cuando he tenido tareas más de ejecución y de responsabilidad directa sobre un proyecto, era común recibir comentarios, recibir a los interesados, y había que tener cuidado de poner a todos en un pie de igualdad, para que todo aquel que estuviera interesado contara con la misma información, siempre que no fuera de carácter técnico reservado, aunque en general, no las hacen muy explícitas. La verdad es que habría que ver el contexto. En particular, no tengo una memoria precisa de esas dos instancias, pero se puede ver.

Capaz que alguien recuerda que en la parte de cemento tuvimos un proyecto que llegó a lanzarse con Votorantim y Cementos Artigas, una planta cementera en Treinta y Tres. Ahí también firmamos acuerdo de confidencialidad, hicimos intercambio, hicimos números juntos, y terminó no

dando. La única forma de poder abrir esa información y trabajar -en ese caso, para ver si existía la posibilidad de generar un emprendimiento conjunto- es mediante acuerdos que protejan a las partes. En ese caso, el proyecto terminó no dando y, como muchos proyectos, quedó para mejor oportunidad.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Estamos manejando permanentemente un proyecto sumamente complejo. Cuando lo veo, me pregunto si estamos asociando complejidad a magnitud del proyecto o si en Uruguay nos hemos enfrentado como empresa pública a emprendimientos o proyectos de menor envergadura en cuanto a magnitud pero de mayor complejidad en la cantidad de partes e innovación que incorporar. Entiendo que aquí la dificultad más grande que podía haber era que estábamos aplicando una tecnología que hacía poco que se estaba desarrollando y que había que ir con pie de plomo en las decisiones que se tomaban con respecto a las asociaciones que se iban a hacer con las empresas que estaban en la cresta de la ola en el mundo en cuanto al desarrollo de esta tecnología. Quiero despojar eso de que en el Uruguay nunca se había hecho una obra de semejante complejidad, porque me parece que está quedando eso en el discurso de esta Comisión. Quería conocer la opinión del invitado.

SEÑOR MARCELLI (Gerardo).- En 1930, Uruguay estaba haciendo el Estadio Centenario, la Rambla sur y una cantidad de cosas más. Da gusto y asusta ver los camioncitos y las cosas que se usaban. Siempre digo que en un tiempo se va a decir que fueron obras de alienígenas. Que al mismo tiempo se hicieran todas esas obras en los plazos en que se hicieron, indicaba para Uruguay en su conjunto un desafío muy importante desde todo punto de vista. Siempre veo a la gente que trabajó en ellas, al arquitecto Fabini, al arquitecto Scasso, con gran respeto y gran admiración.

En aquel momento no había celular, ni *handy*. Scasso caminaba con un muchacho que tenía una banderita para que lo ubicaran, para resolver detalles de obra en la construcción del estadio, que se terminó en ocho meses, aunque algunos dicen que en seis; de todas formas, se hizo en tiempo récord. Uruguay se enfrentaba a desafíos muy importantes. En ese momento, pensar en eso desde el punto de vista de ingeniería -y estoy hablando de arquitectos con el mayor de los cariños y el mayor de los respetos- era tremendo.

Esta y otras obras que hemos tenido tenían algunas singularidades. Se estaba dando todo ese cambio tecnológico. En ese momento, las regasificadoras eran básicamente *on shore*. Yo soy como la nafta y el gasoil, un producto de la refinería de La Teja. Tengo veintinueve años de refinería y en el 2008 me hago cargo de negocios diversificados con la ilusión de conocer todo Ancap antes de retirarme. Nosotros estábamos acostumbrados a hacer obras para nosotros, que luego íbamos a manejar nosotros, que quedaban en Ancap. Eso era conceptualmente para los funcionarios de UTE y de Ancap. UTE está acostumbrada; por ejemplo, las obras de Puntas del Tigre son obras de UTE. Para esto había que tener otra cabeza.

Además, desde el punto de vista tecnológico, en esos años se dio un cambio muy importante. Antes, las regasificadoras eran todas en tierra y se empezó con el *ship to ship.* Había muchas propuestas y el tema era congeniar, porque las obras llevan tiempo. Había que estar en el momento futuro pero con una tecnología adecuada.

Entonces, son momentos especiales. Hoy por hoy el cambio se da rápidamente en todas las disciplinas. En esta se dio en forma muy acelerada en esos tiempos. No digo que en Uruguay no se puedan enfrentar. A mí me asombra que profesionales uruguayos estén por todo el mundo en lugares destacados. Quiere decir que capacidad hay, pero cuando uno se enfrenta a algo novedoso siempre tiende…

Como acá no tenemos dos tiros; acá tenemos un tiro y la posibilidad de error es muy baja. Recuerdo un accidente que tuvo Petrobras en otro país, donde se le hundió una plataforma petrolera y siguieron haciendo plataformas petroleras; no abandonaron. Muchas veces pintaron de negro la bahía de Guanabara en los oleoductos y siguieron para adelante. En general, esa posibilidad de error es bastante más acotada porque estamos en un país más chico y tenemos que ser cuidadosos. A veces tratamos de ser precavidos; igual, siempre pueden pasar cosas.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Sé que la pregunta que voy a hacer desencadenaría un desarrollo muy extenso pero el símil de las grandes obras que se han hecho en este país es legítimo y válido pero lo es en determinados aspectos; no lo es en cuanto a los resultados porque esas obras culminaron en tiempo y forma -inclusive en algún caso se hicieron antes de lo que hubiera sido razonable que llegaran a construirse- y disfrutamos de una cantidad de ellas hasta el día de hoy. La planta regasificadora no se ha hecho. Entonces, mi pregunta es: ¿en qué medida ese aspecto vinculado con lo novedoso, con lo desconocido o menos conocido, o con el desafío que todo eso representaba, tuvo relación con el resultado que tuvimos, con la circunstancia de que un proyecto que iba a estar pronto en junio de 2015 evidentemente, en los hechos, hoy ha quedado descartado, más allá de que se pueda construir una regasificadora en el futuro?

SEÑOR MARCELLI (Gerardo).- Insisto en que voy a dar siempre opiniones personales; para eso estoy acá. Los directores de Ancap van a dar opiniones más institucionales.

Yo comentaba el caso del proyecto con Votorantim que no se hizo. ¿Es un fracaso que no se haya hecho o fue un éxito? A veces -y eso habla de la madurez de una organización- lo más acertado es no hacer el proyecto. Todo proyecto tiene un ciclo de vida, se va desarrollando. En el que comenté yo, si bien hubo un lanzamiento público, no tuvo la trascendencia que tuvo este otro proyecto. Nada que ver las magnitudes, pero son proyectos importantes para el país. Ese se abortó. Este siguió hasta un momento, se adjudicó, había un contratista que iba a hacerse cargo de la obra en ciertas condiciones, decide abandonar el proyecto y se le cobra la multa que estaba estipulada. Es una de las posibilidades que puede ocurrir.

Cuando llega ese momento lo que hay que replantearse es cómo seguir, si seguimos. De repente pasaron tres años y la información que se tiene no es la misma que la que se tenía en el momento cero. Entonces, ahora tengo cero más tres años de información. Puedo juzgar qué otros caminos puedo seguir. Creo que eso fue lo que intentó hacer Gas Sayago. Sinceramente, no sé específicamente en qué punto está parado hoy el proyecto. Los proyectos tienen distintos destinos; algunos terminamos disfrutándolos y en algunos retirarse es la mejor medida.

Quiero aclarar que estoy hablando en términos generales. Además tengo un problema. Mi hobby es la dirección de proyectos. Es un tema que estudio, doy clases y tal vez me vaya mucho a eso.

SEÑOR ABDALA (Pablo).- Ha sido una reflexión muy provechosa.

(Diálogos)

——Voy a hacer una última pregunta con relación a un aspecto que es concomitante a todo el proceso propio de la adjudicación, que refiere a la muy intensa gestión que se desarrolló por parte de Gas Sayago, UTE y Ancap a los efectos de negociar paralelamente al proceso de selección el suministro de gas licuado, sobre lo que hay abundante documentación y se han hecho gestiones a todo nivel; muchos técnicos se han trasladado al exterior. Inclusive, hubo contratación de algunas firmas en el exterior a los efectos de que apoyaran a Gas Sayago en esas gestiones de negociación con distintas empresas posibles proveedoras de gas licuado.

La pregunta es si el ingeniero Marcelli tiene información con relación a eso. Particularmente advertí, en la voluminosa documentación que nos mandó UTE, que uno de los candidatos firmes, o por lo menos uno de los nombres que se repiten continuamente, es el de Shell. Es más: tengo entendido que con Shell llegó a firmarse en algún momento un contrato de actividad por determinado lapso a los efectos de negociar la posibilidad de que Shell fuera la proveedora de la materia prima para Gas Sayago. No sé si el ingeniero Marcelli estuvo cerca o lejos de eso y si tiene información.

SEÑOR MARCELLI (Gerardo).- Tengo información; no tengo detalles.

La compra de gas no se va a hacer a través de Gas Sayago. Gas Sayago prácticamente terminaba dejando la regasificadora funcional, como la gran operación de Gas Sayago. La compra de gas siempre estaba del lado de Ancap y de UTE. Sí hubo procesos -no los tengo en detalle- en los cuales participaron técnicos de Ancap y de UTE que se aproximaban mucho a tratar de concretar la contratación de suministro de gas que en la medida que no se avanzó con la regasificadora eso se fue dejando y hoy por hoy ya no tiene sentido. Si hoy se fuera a comprar gas natural líquido habría que empezar prácticamente de cero. De cero no, porque uno siempre se queda con una experiencia. Pero no recuerdo con Shell el grado de avance que se había tenido. Sí es uno de los proveedores que hay pero eso no fue en la órbita de Gas Sayago; fue entre ambas empresas: UTE y Ancap.

SEÑOR RUBIO (Eduardo).- A partir de una afirmación que hizo el ingeniero me surge una pregunta y una reflexión final.

Usted decía que este proyecto era distinto porque en realidad era una obra que no quedaba para nosotros. En teoría iban a comprar el servicio de regasificación. Aquí hemos escuchado a principales promotores de este proyecto planteando que finalmente quedaba para nosotros la planta regasificadora. En definitiva, el espíritu del proyecto era que era para nosotros.

Usted plantea que su hobby es el diseño de proyectos y habla de proyectos que terminan, se concretan y de otros, como el caso de Votorantim o el de la regasificadora que no se concretan, y que es mejor, que puede ser una

suerte. Esto me lleva a preguntar si en su concepción este proyecto, que no se concreta, es mejor que no se concrete porque en realidad es inviable.

SEÑOR MARCELLI (Gerardo).- La propiedad, el contrato que se hacía era un BOOT o sea, construcción, operación, mantenimiento y al final de quince o veinte años -no recuerdo exactamente ahora- eso podía quedar en propiedad del Estado. Por supuesto que una escollera es algo que no se pueden llevar. Ahora, un barco puede irse. Durante esos veinte años no era propiedad. Nosotros en Ancap hemos hecho obras; UTE ha hecho obras. Una vez hecha la obra, se hace la terminación mecánica, el comisionado y después pasa a ser un activo de UTE o de Ancap. Esa es la costumbre nuestra. Este tipo de contrato obligaba pensarse distinto; el tipo de control es distinto. Entonces, hay que tener cuidado porque según el tipo de contrato es el grado de injerencia, y es muy tentador para la otra parte que uno meta la pata metiéndose de más o de menos. Tener el término justo es lo apropiado. Entonces, según el tipo de contrato hay que hacer el control del mismo. No hay una forma sola de controlar y hay muchos tipos de contrato.

Sinceramente, sería un atrevido al decir si esta obra es viable o no es viable. En las evaluaciones que se hicieron en su momento… Primero que nada, desde Ancap… nosotros acá no digo que éramos el invitado de piedra, pero teníamos un peso específico muy bajo. ¿Cuál era la gran preocupación que tenemos como Ancap? Como Ancap tenemos la preocupación que si bien no tenemos el monopolio de gas natural y somos parte de una distribuidora de gas y siempre estaba pendiente la posibilidad de que no hubiera gas, que Argentina, por problemas reales que tenía, a los que se estaba enfrentando, terminara de cerrar la válvula y no pasara nada de gas para Uruguay, lo cual originaba un problema.

Por ejemplo, en Conecta, que es en la que tenemos parte, son entre cinco mil y seis mil familias; en Montevideo Gas, que es Petrobras, es un problema más grande, porque comprende en el orden de cincuenta mil familias. También hay industrias vinculadas que tenían contrato con Ancap. La refinería misma es un consumidor, pero con una participación en el volumen total de gas muy inferior. Ancap como Ancap no se jugó solo a la regasificadora. Buscamos otras posibilidades. Pensamos en traer gas de Bolivia. Se fue a Bolivia, se habló. ¿Cuál era el problema? Que para ellos teníamos que usar el sistema de gasoductos argentinos, había temas aduaneros y al final no se terminaba cerrando la cosa. Estoy hablando de hace unos años. Estoy hablando de hace unos años; estábamos con la regasificadora, pero ante la eventualidad de que se demorara la regasificadora, la urgencia o el temor nuestro era año a año.

Se fue hasta Brasil, donde hay una planta licuefactora de gas que viene de Bolivia y distribuye para distintos puntos. Pero estábamos bastante lejos y no hubo mucha receptividad por parte de ellos para ver la posibilidad de traer gas licuado, vía camión -con los costos importantes que ello implica- y nosotros tener una regasificadora chiquita -estoy hablando de Ancap- para reabastecer al mercado que existía.

Tuve oportunidad de estar en una conferencia que dio una persona de Exxon hablando del gas, Shell gas y demás, y recuerdo que dijo que el paso entre los combustibles fósiles, sucios, y los limpios renovables es el gas natural. No es raro que lo diga Shell, pero cuando lo leí en las políticas de

Greenpeace, me llamó la atención que Exxon y Greenpeace tuvieran la misma visión; era llamativo.

Uno ve que el gas en otras partes del mundo tiene un desarrollo importante por sus características, hasta en países más chicos que el nuestro y que no tienen disponibilidad autóctona de gas natural, pero mucho de ese gas es usado en generación de energía eléctrica. Siempre la demanda domiciliaria e industrial no alcanza a cubrir las grandes escalas que exige una regasificadora.

Entonces, desde el punto de vista de Ancap nosotros queríamos tener la certeza de contar con gas; no la teníamos. Estoy seguro de que si hubiera habido un corte de gas a nivel del país, a la puerta que iban a golpear no era la de Petrobrás, sino la de Ancap, por más que no tuviéramos nada que ver porque no tenemos monopolio del gas, como no lo tenemos del asfalto y, sin embargo, cuando hay problema de asfalto, sobre todo las intendencias llaman a Ancap. Uno podría decirles: "No es problema mío; llamen a otro", pero es difícil, siendo una empresa estatal, dar ese tipo de respuesta.

No sé cómo, pero sí considero altamente conveniente el ingreso de gas natural al Uruguay. Ojalá sea en forma autóctona; lamentablemente hasta ahora no hemos tenido éxito en la parte exploración y producción, pero seguiremos buscando. Con alternativas que no sean una regasificadora, vamos a depender.

Recuerdo, hace unos cuantos años ya, una conferencia que daba el ingeniero Pedro Ackman en un evento realizado por el Departamento de Estado de Estados Unidos en el Victoria Plaza Hotel, que hablaba de las carreteras energéticas, que iba a venir energía eléctrica de Itaipú a través de Argentina, y que los regímenes pluviales iban a compensarse. Todo eso, en los papeles, está buenísimo. Pero cuando uno tiene un problema, en lo primero que piensa es de las puertas de su casa para adentro y no en los vecinos.

Nosotros tuvimos mucha suerte que Argentina no nos cerrara del todo la válvula, pero a Chile se la cerraron del todo. Lo nuestro era una gotita; no es que no la cerraron, la intentaron cerrar, pero hubo una fuga que nos mantenía vivos. Cuando hablamos de diez millones de metros cúbicos, para el mercado argentino no es nada.

Creo que, con una visión más a largo plazo, no tener la posibilidad de disponer de gas natural no sería beneficioso, sino malo para el país, ya no para Ancap.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Está agotada la pregunta que quería hacer porque hacía referencia a algo que mencionó el diputado Abdala, que no sé exactamente hacia dónde iba.

Creo que hubo una etapa de salir a buscar información respecto a los proveedores de gas a nivel mundial por parte de los técnicos involucrados en el proyecto, pero me quedó el esquema de que habían salido por la forma de entrega del gas, porque en las localizaciones estaba el problema de si se podía o no hacer el trasvase en alta mar, y el problema fue que la mayoría dijo que no.

SEÑOR MARCELLI (Gerardo).- Son dos instancias distintas.

La primera vez -no participé de ninguna de esas excursiones- surgió la duda de si las localizaciones iban a ser aceptables por un número importante de proveedores. Eso originó una ida a Houston: fueron técnicos de Ancap y de UTE -debe haber ido gente de Gas Sayago también, pero no lo recuerdo-; me acuerdo que fue el contador Pombo por UTE, por Ancap fue Schiavo -gerente de gas natural- y no recuerdo quién más, e hicieron como una primera aproximación para ver si veían posible esa localización para la descarga.

Bastante tiempo después, cuando la regasificadora ya tenía asignado un contratista -estaba Gaz de France- y las cosas iban evolucionando -se iba construyendo un barco regasificador-, se empezó a trabajar con proveedores más al firme, ya hablando de volúmenes, de embarque, de flexibilidades. Temporalmente fueron dos instancias distintas con diferentes fines.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estamos muy agradecidos al ingeniero Marcelli por su colaboración.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 16 y 29)